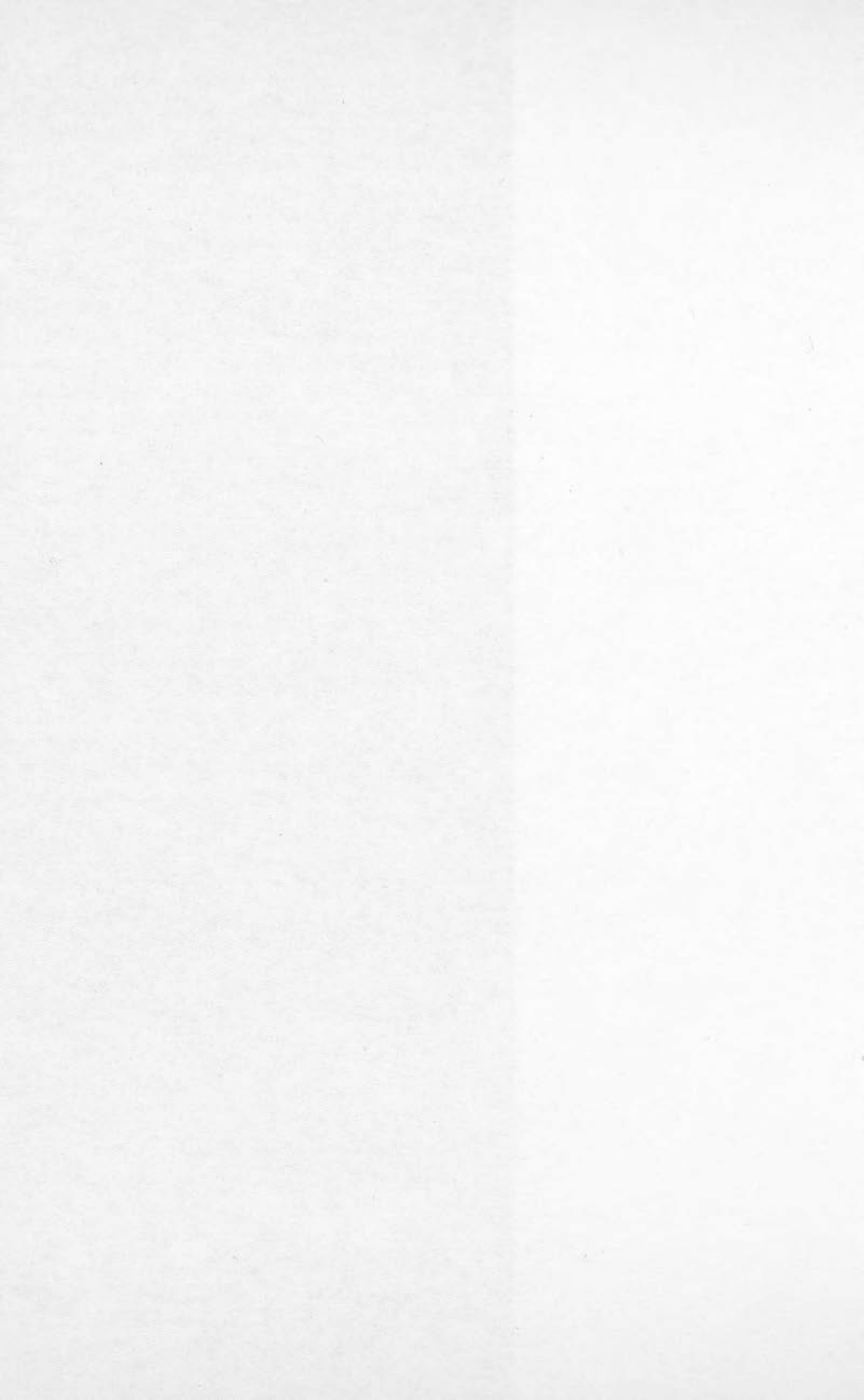
PORTUGAL ENTRE DOS MARES

Luis Adão da Fonseca

COLECCIONES
MAPFRE
1492

El pensamiento medieval respecto al océano exterior no era unitario. La tradición bíblica le confería un carácter ambivalente: el mar era bueno, pero también destructor. El discurso científico, por su parte, partía de una tradición doble: la visión cosmológica religiosa de una tierra plana y la griega de una tierra redonda. La Edad Media, a partir del siglo XIII, resuelve la dificultad situando la primera en el nivel de la tierra habitada y remitiendo la segunda al orden astronómico. Esta solución artificial demuestra su debilidad a partir de los descubrimientos del siglo XV en el Hemisferio Sur, que fueron propiciados, además de por un cambio de dimensión intelectual, por la experiencia de la navegación comercial en el Mediterráneo y la capacidad del poder político para comprender la importancia de esas navegaciones. El autor, en esta sugestiva obra, plantea que los portugueses pudieron llevar a cabo sus grandes descubrimientos y exploraciones cuando sustituyeron la noción medieval de lugar por la moderna de espacio.

Luis Adão da Fonseca (Lisboa, 1945). Doctor en Historia Medieval. Catedrático de la Universidad de Oporto. De la Academia Portuguesa de Historia. De la Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses. Obras: *Navegación y corso en el Mediterráneo Occidental* (1978), *La Cristiandad Medieval* (1984), *O essencial sobre Bartolomeu Dias* (1987).



Colección Portugal y el Mundo

PORTUGAL ENTRE DOS MARES

Director coordinador: José Andrés-Gallego
Traducción: Martín Rasskin
Diseño de cubierta: José Crespo

Obra publicada con el apoyo
de la Fundación Calouste Gulbenkian
de Lisboa

Paseo de Recoletos, 25 - 28004 Madrid
ISBN: 84-7100-538-7
Depósito legal: M-6918-1993
Compuesto por Composiciones RALI, S. A.
Particular de Costa, 12-14 - Bilbao
Impreso en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
Carretera de Pinto a Fuenlabrada, s/n, Km. 20,800 (Madrid)
Impreso en España-Printed in Spain

LUIS ADÃO DA FONSECA

PORTUGAL ENTRE DOS MARES



Diseño coordinado [illegible]
Traducción: Marisa Castelo
Diseño de cubierta: José Crespo

Obra publicada con el apoyo
de la Fundação Calouste Gulbenkian
de Lisboa

Paseo de Recoletos, 25 - 28004 Madrid
ISBN: 84-7100-[illegible]
Depósito legal: [illegible]-1993
Fotocomposición por Composiciones RALI, S. A.
Particular de Costa, 12-14 - Bilbao
Impreso en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
Carretera de Pinto a Fuenlabrada, s/n, Pinto (Madrid)
Impreso en España-Printed in Spain

ÍNDICE

Primera parte

CONSIDERACIONES PRELIMINARES

Segunda parte

PORTUGAL ENTRE EL MEDITERRÁNEO Y EL ATLÁNTICO A FINALES DE LA EDAD MEDIA

APÉNDICES

PRIMERA PARTE

CONSIDERACIONES PRELIMINARES

APÉNDICES

Capítulo I

LAS EXPANSIONES EN EL CONTEXTO DE LA EVOLUCIÓN DE LA SOCIEDAD MEDIEVAL

En la historia de la evolución de la Europa medieval, los siglos que anteceden al comienzo de la expansión marítima del siglo XIV son, en cierta medida, *siglos de expansión*. Desde el año 1000 hasta los tiempos involucionistas de la decadencia de la Edad Media, Europa Occidental vive una serie de décadas caracterizadas fundamentalmente por una dinámica de desarrollo, de ensanche de fronteras y de despegue, tanto en lo que respecta a los fenómenos sociales como a los de carácter material. Las condiciones de esta expansión medieval (que se desarrolla entre los siglos XI y XIV) resultan bien conocidas: crecimiento demográfico, reorganización de los vínculos en las relaciones sociales y progreso económico, lo cual se observa en todos los niveles de la sociedad, desde el puramente local al plano de los intercambios y las relaciones internacionales.

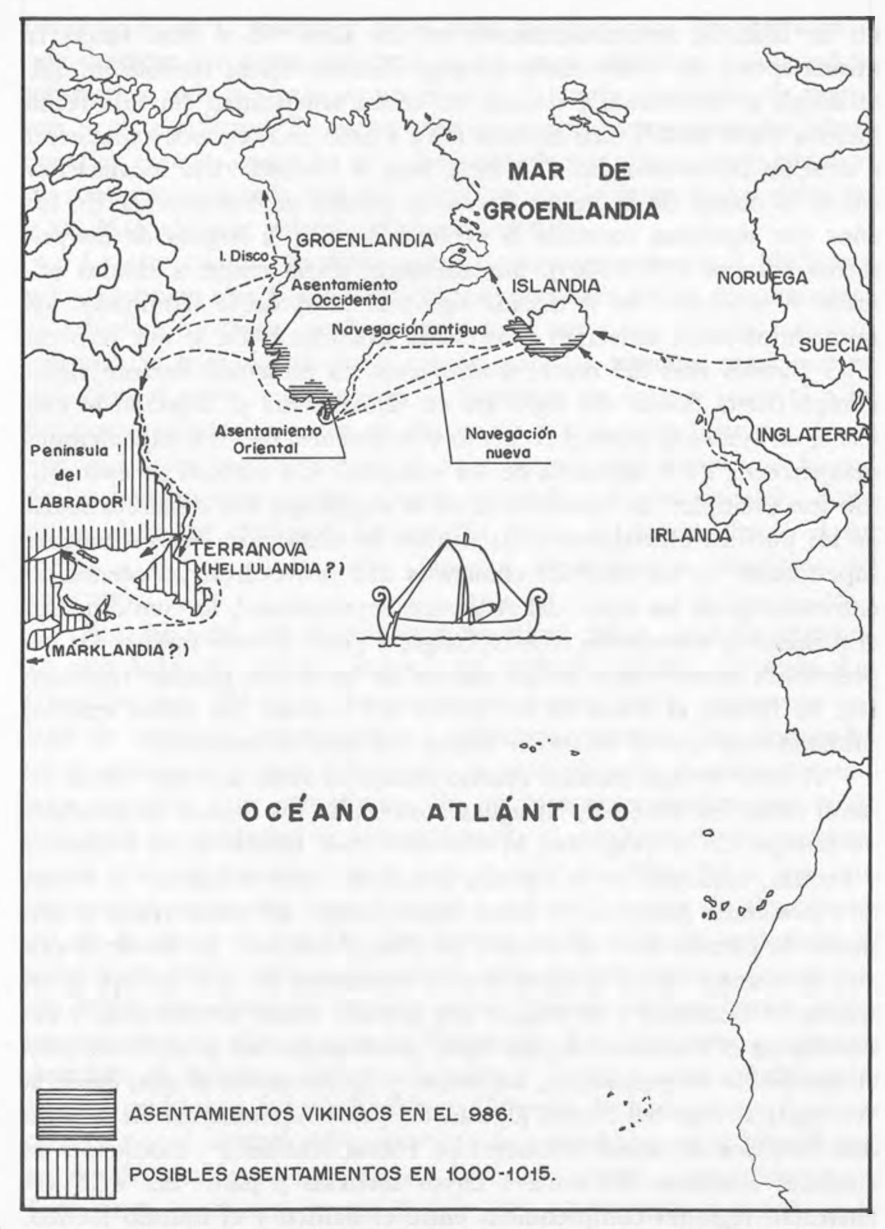
Este conjunto de transformaciones resulta evidente, por ejemplo, en lo que respecta al progreso de los transportes y las comunicaciones (creándose ya por aquel entonces un sistema que en el conjunto del continente europeo y en lo que respecta a sus características esenciales, perduraría hasta los tiempos de la Primera Revolución Industrial).

En este contexto, la apertura de la sociedad europea hacia el exterior también alcanza a manifestarse en la historia medieval del Atlántico. Si bien el océano fue durante muchos siglos un *espacio fronterizo*, lo fue en la dimensión dual en que este horizonte siempre funciona para los hombres: límite e invitación, muro de contención y esperanza, conciencia del espacio que se acaba y presunción de aquello que está más allá, en una ambivalencia que actúa tanto en el plano más elemental de las realidades cotidianas como en el plano etéreo de los

anhelos y lo quimérico... De esta manera, la superación de tales horizontes es el fruto de un lento, múltiple y complejo –y no siempre lineal– proceso histórico a través del cual la sociedad occidental, a partir de los escombros de la *construcción carolingia* de la Alta Edad Media (cerrada sobre sí misma en el continente), de ruptura en ruptura, alcanza la enigmática –que en muchos aspectos resulta tan difícil de explicar– *explosión* marítima que tiene lugar a finales del siglo XIV y durante el siglo XV. En este sentido, el Atlántico aparece, desde los nebulosos tiempos en que las aguas del mar eran el principio del fin del espacio, como un *camino*. Néctar de la utopía tradicional, vehículo de comunicaciones, instrumento de encuentro y desencuentro de culturas y civilizaciones, escenario de la apertura del mundo europeo al contacto con otros mundos que, a partir del siglo XV, éste comenzará a *descubrir* (con toda la ambigüedad e innegable imprecisión que implica el término cuando se aplica a tantas situaciones concretas...). En este sentido, el mar y el océano forman parte, en cierta medida, de la historia de Europa. Pensar en el mar y en el océano –en términos de memoria colectiva– resulta, en resumidas cuentas, una manera privilegiada de recordar las raíces de nuestra propia historia...

Conscientemente, dejaré a un lado el análisis de los orígenes del mar interior: las civilizaciones del antiguo Mediterráneo, el mundo fenicio, el griego y el romano, emplazadas en torno a ese gran espacio marítimo integrador –la *unidad humana* de la que hablara F. Braudel–. Aun así, este *mare nostrum* siempre estará presente, constituyendo un elemento inspirador, matriz de la imagen del océano que la Edad Media construyó de forma paulatina, desde los *Mediterráneos del Atlántico* (de los cuales, el Mar del Norte y el Báltico constituyen dos de los ejemplos más claros), hasta las nuevas rutas de navegación oceánica inauguradas en vísperas del advenimiento de la era moderna.

En el caso que nos ocupa, todo comenzó a finales del siglo X. Los escandinavos de Occidente, protagonistas de una prematura expansión marítima que los llevaría desde las costas de Noruega y Dinamarca hasta Inglaterra, Irlanda, Francia y la Península Ibérica, desarrollan simultáneamente una ruta de navegación en dirección a poniente, que desde el norte de las Islas Británicas conducía a Irlanda, Groenlandia y al norte del continente americano. El primer milenio está presto a desaparecer. En el año 983, Erik el Rojo arriba a la *Tierra Verde* –Groenlandia–, en donde se establecen los primeros colonizadores proceden-



1. Mapa de los viajes realizados por los escandinavos en el Atlántico Norte durante los siglos x y xi (reproducido por Francisco Morales Padrón, *Historia del descubrimiento y conquista de América*, Gredos, Madrid, 1990, p. 36).

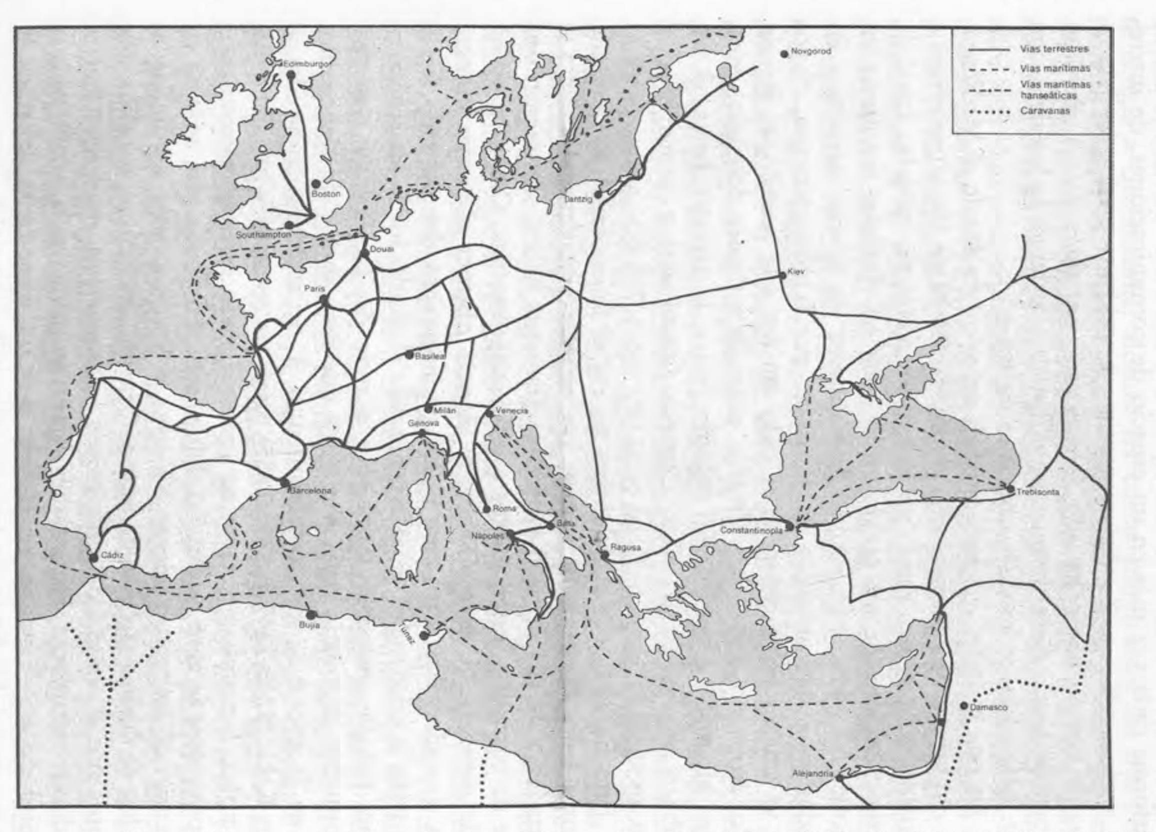
tes de Islandia, aproximadamente en los años 985 ó 986. Hacia la misma época, un comerciante noruego llamado Bjarni Herjolfson, que se dirigía a Groenlandia, alcanza las costas americanas. En una fecha incierta (¿año 1000?), Leif Erikson lleva a cabo una segunda expedición a aquellas tierras situadas al oeste y llega a *Vinland*, cuya localización exacta es objeto de discusión (¿acaso se trataba de Terranova?). En los años que siguieron continúa la exploración con la llegada de los primeros colonos (1005-1009). Sin embargo, dicha empresa resultó efímera. A mediados de la década siguiente todo había terminado: los normandos ya no volverían a las costas americanas. En lo que respecta a las grandes islas del norte, mantuvieron su presencia durante algún tiempo (hasta finales del siglo XIV en Groenlandia y, después de esta fecha, en Islandia), pero el recuerdo y la herencia de estas expediciones desaparecería de la memoria de los europeos. Las razones de esto último son múltiples: las limitaciones de la tecnología y la dinámica social de los pueblos escandinavos, las formas de ocupación —excesivamente superficiales— y los cambios climáticos que provocaron un acentuado enfriamiento de las aguas del Atlántico Septentrional, lo cual dificultó al máximo la navegación. Sin embargo, a pesar de este fracaso, las expediciones escandinavas en los albores de un nuevo milenio representan, de hecho, el inicio de la historia del océano. En cierto sentido, cabría afirmar que el Atlántico cuenta mil años de existencia.

A decir verdad, durante mucho tiempo el Atlántico con futuro sería el Atlántico Oriental, las aguas costeras de los límites occidentales de Europa. En su pequeñez, el mar del Canal situado entre Inglaterra y Francia, unificado en la segunda mitad del siglo XI cuando el duque de Normandía conquista el trono inglés, puede ser considerado el *otro* punto de partida. Éste es el lugar, en último término, en donde se origina el mundo de las comunicaciones marítimas (lo que incluye la esfera de lo comercial y lo militar) que tendrán mayor importancia y desarrollo en el transcurso de los siglos inmediatamente posteriores. Será el mundo de los pescadores, marineros y comerciantes el que, desde la Península al Mar del Norte, jugarán un papel fundamental en la realidad histórica de aquel entonces. La Hansa teutónica —asociación de ciudades alemanas del norte—, cuyos intereses a partir del siglo XIV abarcarán regiones comprendidas entre el Báltico y el mundo ibérico, constituye ciertamente una de las mejores expresiones de esta nueva realidad. Hacia la misma época, a partir de finales del siglo XIII, con la

penetración de la marina y de la rutas mediterráneas (iniciativa en la que destacan las naves italianas) en las aguas atlánticas, el océano se transforma cada vez más en un espacio de comunicaciones, de intereses... y de conflictos. En dicho espacio, el occidente peninsular («la *esquina de Europa*» como ha sido denominada por algún autor) adquirirá un protagonismo cada vez más significativo a lo largo de los siglos XIV y XV. Más adelante volveré sobre esta cuestión.

En este mundo, en cierta medida *cerrado* —en donde el Mediterráneo constituye una *frontera* ante el mundo hostil de los musulmanes— el Atlántico funciona, desde un principio, como un estrecho canal de *apertura*. Se trata de un canal amplio para las travesías marítimas en dirección al norte, e imposible de franquear en lo que respecta a las tímidos y aislados intentos de descender por la costa africana, de los que ya existen testimonios en el siglo XIII (en este sentido, el fracaso de los hermanos genoveses Vivaldi, ocurrido a finales del siglo, constituye el mejor ejemplo). En aquella época la travesía hacia el sur tocaba a su fin en las islas Canarias (*descubiertas* a principios del siglo XIV).

Pero he aquí que el Atlántico no era el único canal de apertura. Al otro lado, las comunicaciones no estaban cerradas del todo. Las Cruzadas, más allá de su dimensión puramente bélica, supusieron una serie de contactos, intercambios e influencias mutuas. Con el propósito de combatir al *moro*, Occidente intentó obtener el apoyo mongol para proceder abrir otro frente. En un momento determinado (siglo XIII) toda la cristiandad vivió esperanzada el resultado de las conversaciones con los mongoles (aquí nace el mito del Preste Juan, que posteriormente alcanzaría tanta fortuna y que sería motor de alguna utopía en la época de los descubrimientos...). Se enviaron embajadas al Gran Kahn (1245-1247 y 1253-1255), pero los resultados prácticos fueron nulos. Sin embargo, también aquí el fracaso incluye ciertos aspectos positivos: se abre el camino del interior del continente asiático en dirección al Extremo Oriente. Génova y Venecia, más sensibilizadas por los problemas del Mediterráneo Oriental, luchan en aquellos momentos por el control del comercio y la navegación en el Mar Negro, en donde establecen importantes bases de apoyo. Constantinopla y Trebisonda ejercieron, ya en el siglo XIII, un importante papel en lo que respecta a los intereses latinos mercantiles y marítimos en esa región. Desde Trebisonda, situada en la costa sureste del Mar Negro (im-



2. Mapa esquemático de las comunicaciones durante el siglo XIII (reproducido a partir de mi estudio *La Cristiandad Medieval.* Historia Universal EUNSA, n.° 5, Pamplona, p. 150).

portante centro comercial de intercambio con el Oriente Medio y Persia), partirá en 1260 el que se puede considerar *el viaje* por excelencia realizado por vía terrestre en dirección al Extremo Oriente. Dos hermanos venecianos, apellidados Polo, atraviesan el interior del continente asiático y llegan hasta China. En un segundo viaje (iniciado en 1271), los Polo irán acompañados del hijo de uno de ellos. Se trata de un adolescente llamado Marco. Marco Polo permanecerá en la corte del Kahn entre los años 1275 y 1292, recorriendo China, Birmania y la India. Regresará a Venecia en 1295, en un momento crítico en el que la cristiandad asiste al avance imparable de los turcos otomanos (San Juan de Acre, el último bastión cristiano en la región, fue conquistado en 1291). En aquel momento, el relato que Marco Polo hizo de sus vivencias no pudo resultar más oportuno: las experiencias acumuladas, los contactos realizados y las noticias relatadas, dejaron una marca indeleble en la imaginación occidental. Durante mucho tiempo (aún en los años de Cristóbal Colón y Vasco da Gama) el *Libro de Marco Polo* constituirá una fuente esencial para la construcción de la idea que en Occidente se tiene acerca del Oriente...

Marco Polo no fue el único viajero europeo que se aventuró en ese mundo extraño y distante, sino que se sucedieron los periplos emprendidos por mercaderes y misioneros– fundamentalmente franciscanos– multiplicándose, al mismo tiempo, los relatos. Algunos eran bastante fidedignos, otros totalmente inventados. En su mayor parte, mezclaban ambos planos, de manera tal que, para el lector de la época, el distinguir aquello que era realidad de la pura fantasía resultaba extremadamente dificultoso. Para todos aquellos lectores, el Oriente, la China y el Índico, funcionan fundamentalmente como un espacio de evasión, el *mundo al revés*, en respuesta a las necesidades que toda sociedad tiene de encontrar un lugar idílico que compense la insatisfacción que genera la existencia cotidiana.

En este vasto panorama, la expansión peninsular del siglo XV se inscribe en un punto de confluencia de herencias diferentes: por un lado, constituye el corolario de la gran expansión en *fase álgida* que atraviesa la Europa medieval desde el siglo XI, por otro, se integra en un horizonte histórico en donde las diversas civilizaciones, a escala mundial, se encuentran en un proceso de expansión: los mongoles en Asia y el Islam con los bereberes en África y los turcos en Oriente

Próximo. En lo que respecta al continente americano, desconocido en aquel momento, la dinámica es diferente.

En este largo proceso, en el que todo se acelera a partir del siglo XIII, las sociedades que ocupan la parte occidental de la Península Ibérica ejercen, en un momento determinado, el papel decisivo de *motor de arranque*, protagonizando una mutación neurálgica en lo que respecta a las relaciones tradicionales entre culturas y civilizaciones. En el transcurso de una coyuntura histórica relativamente breve (todo se desarrolla en menos de un siglo) dieron nombre y rostro al nacimiento del espacio en el cual se habría de desarrollar una nueva civilización: el océano Atlántico.

De esta manera, el objetivo fundamental de este libro no es otro que el mostrar, si bien en líneas necesariamente generales, cómo se desarrolló este nacimiento.

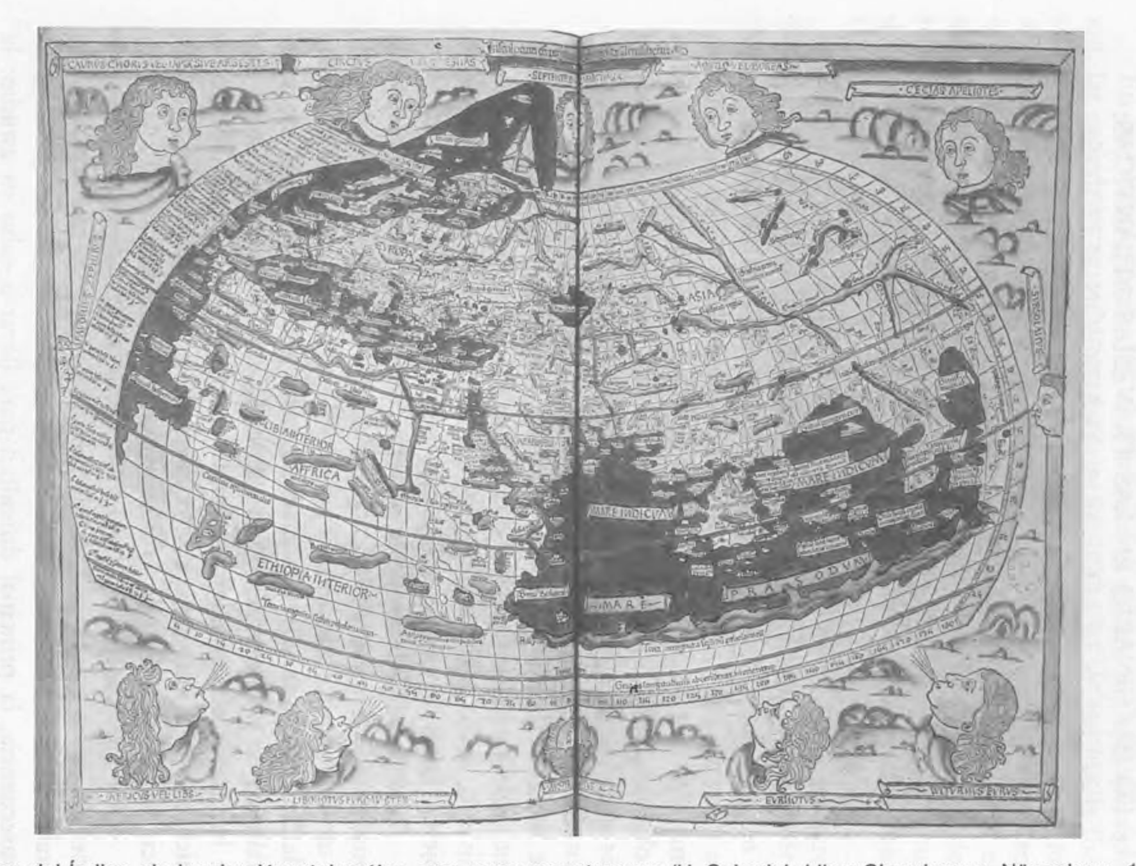
Capítulo II

LO IMAGINARIO EN LAS TRAVESÍAS ATLÁNTICAS: EXPERIENCIA LITERARIA, TRADICIÓN RELIGIOSA Y HERENCIA DEL MUNDO ANTIGUO

¿Qué significa para el hombre medieval aquello que es maravilloso o, como ellos mismos afirmaban, los *mirabilia*? A los ojos del hombre contemporáneo, lo maravilloso es contemplado como un atributo, como algo que alude a una serie de cualidades referidas a un individuo u objeto capaz de provocar admiración. Lo fantástico, en un sentido más estrictamente psicológico, se considera el resultado de una representación imaginaria de la realidad ausente. Sin embargo, para el hombre medieval la perspectiva es diferente, ya que lo maravilloso es sustantivable: antes que de una categoría o de un atributo, se trata de un universo, como acertadamente señala Jacques Le Goff («un universo de objetos, antes un conjunto de cosas que una categoría»).

Resulta importante tener presente este matiz cuando se pretende considerar la dimensión de lo fantástico y lo maravilloso en el seno de la utopía atlántica, durante el período de transición de la Edad Media a la Era Moderna. De esta manera, en el período medieval, no es el Atlántico en sí lo que resulta maravilloso, sino que éste constituye uno de los ámbitos espaciales en donde ocurre lo maravilloso. Por consiguiente, no se trata del carácter maravilloso *del* océano, como cabría decir hoy en día, sino de lo maravilloso *en* el océano.

¿Por qué resulta importante comenzar realizando esta puntualización? La razón es que aquí reside, probablemente, lo que constituye la característica fundamental de la quimera atlántica de la época y, en consecuencia, la principal dificultad para llevar a cabo su estudio: la indeterminación espacial de dicha utopía. Veamos cómo se desarrolla esto último.



3. Mapa del Índico, de inspiración ptolemáica, con seres monstruosos (H. Schedel, *Liber Chronicarum,* Nüremberg, 1493) (Biblioteca Nacional de Lisboa, Inc. 342, folio 12v-13r).

En el período medieval se distinguen perfectamente los horizontes marítimos en términos de *espacio conocido* y *espacio desconocido*. Si bien el Mediterráneo se presenta como el espacio natural del mar conocido, en el ámbito del océano las concreciones geográficas no se dan de una forma tan directa, probablemente por el efecto distanciador que produce aquello que resulta desconocido. De esta manera, la maravilloso oceánico no tiene un sentido específicamente atlántico, sino que hace referencia, en tanto que horizonte en donde se desarrolla lo maravilloso, a un cuadro más general de los espacios marítimos desconocidos.

De esta cuestión se deriva un segundo aspecto que resulta importante tener en cuenta. En realidad, dada la indefinición espacial del Atlántico durante prácticamente toda la Edad Media, dicha nebulosidad terminó por determinar una relativa pobreza en lo que respecta a la utopía propia de este océano, ocupando un lugar secundario con respecto a lo maravilloso de otro océano –el Índico–, tradicionalmente mucho más rico. De ahí que en muchas ocasiones sea muy difícil determinar el carácter específico del sueño Atlántico, en comparación con el complejo mundo de la utopía marítima oriental. Teniendo en cuenta el desconocimiento de la existencia del continente americano y habiéndose admitido en determinados sectores que la Tierra podía ser redonda, no habría sido difícil admitir que se pudiese alcanzar las regiones orientales navegando en dirección a Occidente. Es decir, en algún momento el Atlántico pudo haber sido considerado como el principio de los océanos orientales. Como escribe a principios del siglo XV Pedro d'Ailly (se trata de una alusión que más tarde recordaría el propio Cristóbal Colón), «la región de las Columnas de Hércules –es decir, el Atlántico– y la India son bañados por el mismo mar». Por esta razón, en muchas ocasiones, los grandes textos que forjaron la utopía del Índico alimentan, al mismo tiempo, la quimera del Atlántico.

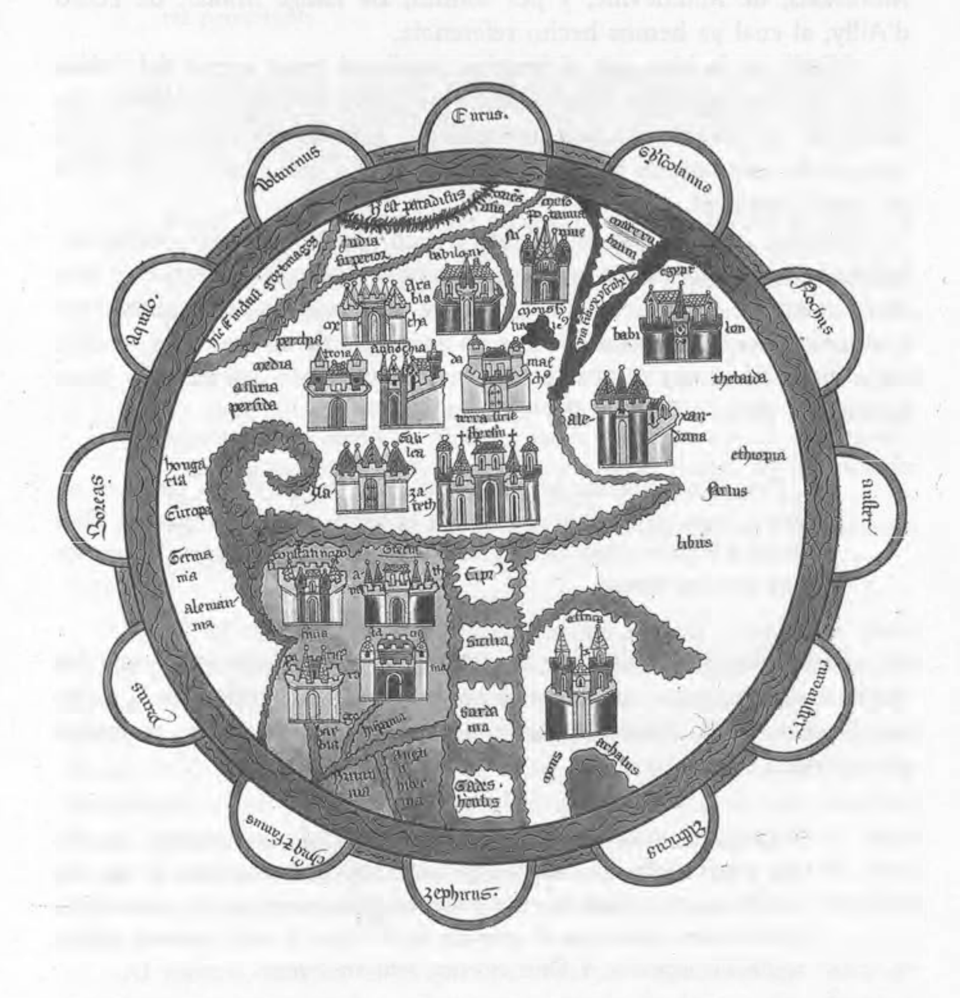
Resulta interesante recordar esta interdependencia oceánica en el nivel de los horizontes fantásticos, porque en muchos ambientes domina la idea de la incomunicabilidad geográfica entre el Atlántico y el Índico. Este último era contemplado en aquella época como un océano cerrado o un océano fluvial, como si se tratara de un río circular abierto gracias a la prolongación del cono sur africano en dirección a Oriente.

Hacia el final de la Edad Media, la obra de Ptolomeo –geógrafo y astrónomo griego que vivió en siglo II– fue responsable, en gran me-

dida, del éxito tardío que alcanzó esta visión del Índico. Redescubierta en 1406, conoció una gran divulgación debido al rigor de muchas de sus detalladas informaciones geográficas, que resultaban muy superiores a las proporcionadas por los geógrafos romanos tradicionalmente utilizados como fuente inspiradora de la geografía medieval. Sin embargo, como telón de fondo, la obra del griego está presidida por el enorme error de la concepción del Índico como un *mare clausum*.

De todas formas, en el plano utópico, se da una situación inversa —como ya hemos dicho— en la que existe una relación de interdependencia y en donde la fuente se sitúa en Oriente. Por otra parte, este carácter circular de los horizontes oníricos oceánicos resulta reforzado por la circunstancia de que la geografía medieval hablaba de la existencia simultánea de tres Indias diferentes: además de la India Mayor —actual Indostán— y la India Menor —que llega hasta las penínsulas del sudeste asiático—, existe una tercera India, compuesta por Etiopía y la costa del sudoeste asiático. De este manera —aquí reside uno de los aspectos más significativos en lo que respecta a la comprensión de la citada permeabilidad onírica—, esta pluralidad de Indias permite integrar a Etiopía y a la India, a África y Asia, en un único universo de lo maravilloso, lo cual resulta bien visible, por ejemplo, en el carácter itinerante (en el nivel de las referencias geográficas) del mito del Preste Juan. Era «como si —la cita no me pertenece— la reina de Saba estrechase la mano, no de Salomón, sino de Alejandro».

Por consiguiente, y ésta es la primera idea que me gustaría subrayar, a pesar de la incomunicabilidad física que postulaba la geografía de la época —de inspiración ptolemaica—, en lo que se refiere a la utopía, existió una constante proyección a partir del Índico en dirección al Atlántico y esto fue así, en gran medida, como resultado de la indeterminación de muchos de los contornos con que en aquel entonces se definían los espacios oceánicos. De esta manera, el Índico, receptáculo de la utopía oceánica oriental, se transforma simultáneamente en horizonte de la utopía oceánica occidental. Consecuentemente, los mismos textos procedieron a alimentar ambas fantasías. Entre los más significativos cabe señalar la *Naturalis Historia*, de Plinio el Viejo; *Collectanea Rerum Memorabilium*, de Solino; las *Etimologías*, de San Isidoro de Sevilla; el *Imago Mundi*, de Honorius Augusto Dunensis; *De Proprietatibus Rerum*, de Bartolomé Inglés; el *Tesoro*, de Brunetto Latini; el



4. Mapamundi de las *Crónicas* de S. Dinis (siglo XIV), segundo diseño publicado en el *Atlas du Vicomte de Santarém* (reproducido a partir de la edición facsímil publicada por la Administración del Puerto de Lisboa, 1989).

Speculum, de Vicente Beauvais; el *Libro de Marco Polo*, el *Libro de las Maravillas*, de Mandeville, y por último, *De Imago Mundi*, de Pedro d'Ailly, al cual ya hemos hecho referencia.

¿Cuál era la idea que el hombre medieval tenía acerca del Atlántico? Dar una respuesta cabal a dicha pregunta resulta muy difícil. Sin embargo, es posible apuntar brevemente algunas coordenadas de la imagen de este océano tal como se consideraba que estaba constituido en aquel entonces.

Resulta natural que el Atlántico –en cuanto espacio oceánico– hubiese provocado en los espíritus de tantas personas –hombres y mujeres, laicos y religiosos– reacciones y sentimientos frecuentemente contradictorios. Es probable que en la memoria de muchos –sobre todo en la memoria de los letrados– estuviese muy presente la invocación del primer capítulo del *Génesis*:

> ...Dios dijo: reúnanse las aguas que están debajo de los cielos en un único lugar, a fin de que aparezca la tierra seca. Y así ocurrió. Dios llamó a la parte sólida tierra y mar al conjunto de las aguas. Y Dios vio que esto era bueno.

Se trataba, sin duda, de un recuerdo reconfortante en el que los mares aparecen como un elemento que surge, en el orden de la Creación, precediendo inmediatamente a la Tierra, pero ambos marcados por idéntica vocación:

> Y Dios dijo: que las aguas estén pobladas por innumerables seres vivos y que en la tierra vuelen las aves, bajo el firmamento de los cielos. Dios creó, conforme a sus especies, los monstruos marinos y todos los seres vivos que se mueven en las aguas y todas las aves aladas, según sus especies. Y Dios vio que esto era bueno.

Sin embargo, a pesar de esta favorable evocación inicial, la Biblia incluye un recuerdo del mar como elemento adverso, peligroso y destructivo. Se trata de la otra evocación del *Génesis*, la que hace referencia a las aguas del Diluvio que, si bien correspondían a un propósito de purificación de la Humanidad, no por ello dejan de ser aterradoras y devastadoras:

> Las aguas sobrepasaron quince codos el vértice de los montes que cubrieron. Todas las criaturas que se movían por la superficie de la tierra perecieron.

Este carácter dual –el mar como creación divina de carácter positivo, pero también capacitado para la destrucción– aparece claramente reflejado en el episodio tan conocido de Jonás:

> Yahvé levantó en el mar un violento huracán y fue tal la tormenta en el mar que creyeron se rompería la nave. Transidos por el miedo, los marineros (...) le dijeron (a Jonás): ¿Qué vamos a hacer contigo para que el mar se aquiete?, porque el mar iba embraveciéndose cada vez más. Él les respondió: tomadme y lanzadme al mar y el mar se aquietará, porque yo sé que esta gran tormenta os ha sobrevenido por mi causa (...). Y tomando a Jonás lo lanzaron al mar y el mar se aquietó en su furia (...). El Señor había dispuesto un pez muy grande para que tragase a Jonás y Jonás estuvo en el vientre del pez durante tres días y tres noches. Desde el vientre del pez Jonás rezó a su Señor, su Dios (...). Entonces el Señor dio orden al pez y éste vomitó a Jonás en la playa.

En sí, el océano constituye una fuerza adversa y violenta, pero puede transformarse en algo totalmente opuesto gracias a una acción divina, o sea, el mar aparece como el elemento en cuyo seno se desarrolla el milagro. Esto aparece claro en el capítulo XIV del *Éxodo*, en donde se describe el paso del Mar Rojo, o bien en diferentes pasajes evangélicos, como aquél que habla de la pesca milagrosa o de la calma de la tempestad. Asimismo, cabe incluir textos hagiográficos, tales como el milagro de San Antonio, quien, desilusionado por la poca atención que le prestaban los hombres, resuelve –con éxito– predicar a los peces.

Al mismo tiempo, el propio pensamiento geográfico y físico de aquel tiempo contribuyó a reforzar este estado de ánimo. En efecto, si bien los griegos y los romanos admitían a nivel astronómico la esfericidad de la Tierra, de hecho, la representación mental que tenían del planeta se asemejaba a la estructura de un disco. Como nos transmitió Pomponio Mela, geógrafo romano del siglo I después de Cristo y autor de un tratado titulado *De Situ Orbis* –una de las principales fuentes del pensamiento geográfico hasta bien entrado el siglo XVI– la Tierra «está

rodeada por el mar por todos lados». A principios de la Edad Media, Beda el Venerable († 735) afirmaba –de acuerdo con la opinión tradicional– que la Tierra

> ...es un elemento colocado en el medio del mundo, se encuentra en medio de éste al igual que la yema está en medio del huevo. Alrededor de la Tierra se encuentra el agua, como ocurre con la clara que rodea a la yema. Alrededor del agua se encuentra el aire, de la misma manera que alrededor de la clara del huevo se encuentra la membrana que lo contiene. Y a su vez, todo esto está rodeado por el fuego, del mismo modo que ocurre con la cáscara.

A partir del siglo xii, la geografía medieval, muy influenciada por una interpretación de corte aristotélico, estuvo obligada a desarrollar un sistema explicativo bastante complejo, cuyas líneas generales son resumidas por Randles en los siguientes términos:

> ...el postulado aristotélico afirmaba que los cuatro elementos se disponían en una serie de esferas concéntricas, por orden de creciente densidad, estando la Tierra situada en el centro. Esta estructura racional, en el rigor de su propia lógica, conducía a un resultado manifiestamente opuesto a la experiencia práctica. Aristóteles parecía querer decir que la Tierra debía estar enteramente cubierta por el mar. Numerosos pensadores de la Edad Media cayeron en la cuenta de este absurdo tanto más incómodo por cuanto una doctrina pseudo-aristotélica, cuya autoría correspondía a los comentadores helénicos de Aristóteles, pero que era atribuida al maestro, concedía al agua un volumen diez veces superior al de la Tierra.

Resulta obvio que una explicación de esta clase exigía otra que aclarase la razón por la cual las aguas no invadían la Tierra. Como se ve, también en el ámbito de lo que se puede considerar ciencia, el océano aparece como un elemento potencialmente amenazador, incluso cuando una teoría iluminase a los espíritus –tranquilizándolos– acerca de las razones por las cuales dicha amenaza no se concretaba...

Entre las diversas soluciones propuestas, la de Alberto de Sajonia († 1390) resulta ciertamente interesante. En el fondo, se ajusta a una visión geográfica muy tradicional que aún tendrá cierta aceptación en el período de expansión marítima:

> La segunda opinión admite esta cuestión. Considera que el centro de gravedad y el centro del volumen total de la Tierra no coinciden y que por esta razón, la Tierra, en algunas de sus partes, está más cercana al cielo y por tanto no está cubierta por las aguas. Las partes que están más próximas al centro del mundo son aquéllas hacia las cuales afluyen las aguas. Ésta es la razón por la cual, siendo un hecho la separación de las partes habitadas de la Tierra de las partes inhabitadas como resultado de la cobertura de las aguas, resulta preciso imaginar una línea que, atravesando la Tierra, va de Oriente a Occidente directamente sobre el equinoccio y paralela a una segunda línea imaginaria sobre la Tierra que está situada sobre el círculo ártico. Entre ambas líneas cabe situar una tercera, que resulta paralela tanto a una como a otra. Aún es más, imagínese que todo aquello que se encuentra desde el equinoccio, pasando por el polo meridional y el polo septentrional hasta el círculo ártico, está cubierto por las aguas y que el resto, que no es sino un cuarto de la superficie terrestre (...) no está cubierto por las aguas.

Y continúa el mismo autor:

> Además de todo esto imagínese que a partir de la mitad de esta línea colocada sobre la parte de la Tierra que no está cubierta por las aguas, se traza una línea perpendicular en dirección a la línea equidistante que está situada en el círculo ártico. A través de las líneas configuradas imaginariamente de esta manera, se observa claramente que esta parte de la Tierra que no está cubierta por las aguas está dividida en cuatro partes, de las cuales dos apuntan hacia Occidente y dos hacia Oriente. Entre las que apuntan hacia Occidente, aquélla que está más próxima al equinoccio es África y la que está más próxima a la región septentrional se denomina Europa. En lo que respecta a las otras, dirigidas hacia Oriente, la que apunta hacia la región equinoccial se denomina Asia Mayor y la que está más próxima a la región septentrional, se denomina Asia Menor.

Ciertamente, esta formulación, elaborada por Alberto de Sajonia –miembro destacado de la Escuela de Física de París– con el propósito de resolver de forma racional y científica el problema que estamos considerando, no sería apreciada en toda su extensión por la mayor parte de sus contemporáneos, debido a la sutileza del proceso racional que implica. Sin embargo, en esta explicación sobresalen algunos as-

pectos que se encuadran perfectamente en el conjunto de ideas generales que se habían desarrollado en la época medieval (y aún se desarrollarían) acerca del océano, así como acerca de las relaciones de las masas acuáticas con la Tierra habitada.

En primer lugar, aquí cabe encontrar, como telón de fondo, la creencia en la disposición de los continentes de acuerdo con el esquema tradicional de los mapas denominados de tipo T/O, que indican que una superficie marítima en forma de T, se encuentra inscrita dentro de un círculo, que simboliza el orbe. Por otra parte, en muchos mapas de esta clase, el círculo está constituido por la representación de un océano exterior que se corresponde aproximadamente con el Atlántico. Como escribía Isidoro de Sevilla,

> ...el océano es denominado de esta manera por los griegos y los latinos ya que rodea al orbe como un círculo. O quizás porque brilla con un color púrpura, *ut caelum*, al igual que el cielo.

En segundo lugar, esta visión cuatripartita del mundo y de los continentes tiene ciertas implicaciones importantes. El océano surge aquí como aquello que está más allá del mundo. De hecho, está más allá de la Tierra, porque se encuentra fuera del espacio habitable. Alberto de Sajonia, en otro pasaje de la obra anteriormente citada, lo expresa a su manera:

> ...es un mar que no se puede trasponer y para dejar constancia de ello, Hércules construyó columnas en este lugar, con el propósito de que nadie intente navegarlo.

A decir verdad, el océano es el espacio de lo desconocido que está más allá de las fronteras del mundo conocido, allí donde se dibuja el horizonte de lo inhabitable, porque se trata del espacio de lo no-humano. Es lo que un clásico de la historia de la geografía denominaba, con respecto al océano medieval, «lo salvaje e incomensurable» («Wildheit und Unermesslichkeit»). Éste es el sentido de lo maravilloso oceánico medieval. Como escribía Brunetto Latini, refiriéndose a la costa occidental africana,

> ...¡allí existen notables maravillas, porque el mar es más alto que la Tierra y se mantiene en sus límites de tal manera que no se vacía ni rompe contra la Tierra!

Ésta es por tanto la segunda idea que me gustaría subrayar: en el conjunto de la utopía oceánica medieval, la utopía atlántica comporta una fuerte dimensión tanto de aquello que resulta desconocido, como del adverso, del destructivo y del peligroso. Las raíces culturales de esta convicción se remontan, en parte, al texto bíblico y a las fuentes de la antigüedad, pero también están estrechamente relacionados con las elucubraciones científicas de la época. De alguna manera, el océano está asociado al miedo. En efecto, se trata del espacio abierto de donde —más allá de un determinado límite— resulta imposible regresar.

Dante ya lo dijo en su *Divina Comedia*, poniendo en boca de Ulises una dolorosa descripción del final de este viaje, cinco días después de haber pasado el estrecho de Gibraltar:

> desde la nueva Tierra se formó un torbellino que sacudió el barco por la proa, lo hizo girar tres veces junto al agua y la cuarta levantó la popa en lo alto mientras la proa se sumergía, tanto como Él lo quiso, hasta que el mar se cerró sobre nosotros.

Por su parte, Zurara describe en el capítulo octavo de la Crónica de Guinea, titulado *Por qué razón los navíos no osaban pasar más allá del cabo Bojador*, describe detalladamente estos temores. Allí, el Atlántico aparece sobre todo como el «otro lado» y el cabo Bojador funciona como frontera y punto de ruptura, como límite del espacio habitable, más allá del cual no se regresa:

> ¿Cómo atravesaremos —decían ellos [los marineros del infante don Enrique]— los límites que fijaron nuestros padres?, o bien, ¿qué provecho puede proporcionar al Infante la pérdida de nuestras almas conjuntamente con la de nuestros cuerpos, pues claramente vamos hacia el suicidio?

Y seguidamente, el cronista portugués, después de haber aludido a los numerosos peligros que alberga el océano más allá del cabo Bojador, adopta un tono aún más terminante:

> ...el navío que allí llegue jamás podrá retornar. Por esta razón, nuestros ancestros nunca se atrevieron a ir más allá.

Colón vivió muy de cerca el fantasma de este no regreso. Por esta razón, el Atlántico es oscuro. Zurara incluso utiliza expresamente este término. ¿Acaso será necesario subrayar el sentido mítico de este temor ancestral?

Como cabe imaginar, la utopía atlántica resulta bastante compleja. En una primera dimensión, comienza por definirse como una fuerza negativa: es el espacio de *lo desconocido* y el *mar abierto*, características que lo contraponen al Mediterráneo, espacio de *lo conocido* y *mar cerrado*. He aquí que simultáneamente presenta una segunda cara, en la cual la utopía del Atlántico se alimenta también del manantial onírico desarrollado inicialmente en el mar interior. Y he aquí que, aun ocupando un espacio puramente imaginario, el Atlántico —espacio abierto—, precisa de horizontes para ser navegable. De esta manera —a semejanza de otro espacio mediterráneo— la utopía atlántica lo concibe como un océano horizontal tachonado de islas. Son éstas las que, imaginarias o reales, pueblan este espacio ilimitado, transformándolo en un espacio navegable y apetecible. Es que nadie atraviesa un mar en dirección a ninguna parte. Es aquello en lo cual el espectro del *no regreso*, inherente a todo viaje iniciático como estos periplos por la imaginación oceánica (incluso cuando son acompañados por una travesía real), acaba por transformarse en la búsqueda del Paraíso. Como escribía Mandeville refiriéndose a la India, la multiplicidad de islas que allí existen derivan su existencia de las aguas de los ríos que provienen del Paraíso, de lo cual resulta, a su vez, la división de la Tierra en varias partes.

De hecho, la utopía atlántica, en la permanente oscilación que acompaña la sensibilidad medieval con respecto a la realidad oceánica, se define en este caso como una entidad positiva: el Atlántico, espacio de lo maravilloso, es ahora una ruta de navegación imaginaria que se convierte en el camino de acceso al Edén. Para muchos, puede ser el punto donde desemboca alguno de los ríos del Paraíso. ¿Acaso sería como aquello que aconteció a Amaro, el protagonista del cuento alcobacense, que encuentra en el Paraíso un castillo con cinco torres, «...y de cada una de estas torres salía un río que entraba en el mar de forma independiente?». Así parece pensar Cadamosto acerca de la de-

sembocadura del Senegal, y lo mismo ocurre con Colón —otra vez él— con respecto a la desembocadura del Orinoco.

Si bien resultan un tanto extensas, vale la pena transcribir las palabras del navegante genovés, escritas en la relación del tercer viaje que fue enviada a los Reyes Católicos en 1498, puesto que muestra claramente en qué medida esta utopía funcionaba entonces como un estímulo para la acción de los navegantes:

> ...las Sagradas Escrituras nos indican que nuestro Señor hizo el Paraíso Terrestre. Allí colocó el árbol de la vida y allí surge un manantial en donde nacen los cuatro ríos principales de este mundo: el Ganges de la India, el Tigris y el Éufrates (...), los cuales dividen una cadena de montañas, conformando la Mesopotamia, y llegan hasta Persia. Asimismo, hay que nombrar al Nilo que nace en Etiopía y desemboca en el mar en Alejandría. No conozco ni creo que me sea dado el conocer jamás ningún escritor latino o griego que defina de forma segura la posición del Paraíso Terrenal, ni tampoco lo vi representado jamás en ningún mapamundi, a no ser como pura conjetura. Algunos lo colocan en aquel lugar en donde nacen las fuentes del Nilo, en Etiopía, pero otros recorrieron todas aquellas tierras y no encontraron ni la temperatura ni la elevación del suelo necesaria que les permitiese argumentar que verdaderamente se encontraba allí (...). No admito que el Paraíso Terrenal tenga la forma de una montaña, como se ha escrito, pero considero que está emplazado en la cumbre de un lugar que tenga la figura de la extremidad superior de una pera y que, poco a poco, avanzando en esa dirección después de recorrer una gran distancia, se asciende gradualmente. Creo que, como afirmé, nadie ha podido llegar hasta su cumbre y que estas aguas pueden proceder de dicho lugar, aunque esté muy lejos y desembocar en el sitio hasta donde yo mismo he llegado, conformando este lago (se refiere, como ya indiqué, a la desembocadura del Orinoco). Éstos son los importantes indicios que indican que pueda tratarse del Paraíso terrenal, porque el lugar coincide con aquel que describen los santos y los sagrados teólogos, incluso porque las características coinciden también, puesto que jamás he visto ni oído que tal cantidad de agua dulce pudiera encontrarse de forma tan abundante en el interior del territorio y tan mezclada con el agua salada. En esto último, contribuye grandemente el agradabilísimo clima. Sin embargo, si este agua no procede del Paraíso, entonces la maravilla aún resulta mayor porque no creo que sea posible encontrar en el mundo un río tan grande y profundo.

De semejante manera, determinados pasajes de la *Crónica de Guinea* de Zurara deberían ser leídos a la luz de estas consideraciones, como sucede, por ejemplo, con la descripción del río Nilo, fundamentalmente en los capítulos 61 y 62. Es bien sabido que tales capítulos se corresponden de forma muy directa con la inspiración propia de la *Historia General* del rey Alfonso X de Castilla, lo que no altera en absoluto su valor como fuente indicativa de las convicciones geográficas del cronista lusitano. En este sentido, cabe recordar el párrafo final del segundo capítulo, inspirado en el poeta romano Lucano:

> ¡Qué puedo decirte (dirigiéndose al Nilo) si no que eres, de esta manera, como el ombligo del mundo, porque así como los animales que están en el vientre de sus madres controlan sus funciones unidos por los ombligos, puede hacerse una comparación semejante de tu grandeza con respecto a las cosas de la tierra!

El comendador de Aljezur, de la Orden Militar de Santiago, Alvaro de Freitas —un portugués que vivió a mediados del siglo xv— lo dijo de forma explícita. En plena costa africana, en un momento en que la duda se apodera de la marinería, declara estar dispuesto a avanzar hasta llegar al Paraíso.

¿Acaso no se trataba de aquella región que en Portugal se decía que había atravesado navegando San Brandon, camino de la isla paradisíaca? En efecto, el relato de los viajes de este abad irlandés constituyó una de las fuentes principales que contribuyeron a alimentar la utopía del Atlántico. En este texto se contaban las aventuras de San Brandon, quien deseaba encontrar el Paraíso o el Infierno, ya que según escribía el autor

> ...antes de morir quería saber qué morada correspondería a los buenos y qué lugar habrían de ocupar los malos, al tiempo que quería conocer el premio o castigo que aguardaba a todos los seres.

De esta manera, Brandon parte junto con catorce compañeros y descubre nuevos territorios que aún eran desconocidos. Mientras tanto, se suceden las aventuras. Finalmente, llega al Paraíso. Resulta interesante señalar, con respecto a este relato, de qué manera en él se dan cita todos los ingredientes propios del carácter maravilloso del mar medie-



5. Mapamundi de André Bianco (1436), segundo diseño publicado en el *Atlas du Vicomte de Santarém* (reproducido a partir de la edición facsímil publicada por la Administración del Puerto de Lisboa, Lisboa, 1989).

val, con su enorme carga alegórica: el viaje, la búsqueda de *Otro Mundo*, lo monstruoso y lo fantástico, entre otros. Resulta obvio que cada uno de estos elementos posee un significado simbólico propio. Sin embargo, siempre destaca la visión de conjunto. Como afirmaba Mircea Eliade,

> ...un símbolo siempre revela, cualquiera que sea el contexto, la unidad fundamental de diferentes partes de lo real.

En este caso concreto, todo apunta en la dirección del crecimiento interior, del crecimiento ascético. Por esta razón, en la parte final del relato, San Brandon, antes de emprender el último y definitivo viaje en dirección al Paraíso, refiere a los suyos de qué manera, finalmente, «encontró aquello que había ido a buscar». Y ese encuentro tiene lugar en el Atlántico: es el encuentro físico de Brandon con la isla (el Paraíso), y es también el encuentro interior que corona la santidad de Brandon.

De esta manera, ésta es la tercera idea que me gustaría resaltar: el Atlántico medieval aparece aquí presentando otra dimensión que amplía la anterior, complementándola. Espacio de lo incógnito y la aventura, espacio del miedo, es también espacio en donde el hombre se encuentra con aquello que le es propio, en la superación del obstáculo, en el esfuerzo y en el viaje. Como cabe leer en el *Viaje de San Brandon*,

> ...a medida que el hombre santo va resistiendo los tormentos –hambre, sed, frío, calor, angustia, tristeza y grandes temores– va creciendo su felicidad divina.

Asimismo, la propia visión de la travesía como viaje iniciático ya aparece en los viajes de Mandeville. En este caso, en donde toda la retórica ya resultaba conocida, en donde todo era, de alguna manera, creíble, la utopía actúa a partir de la experiencia personal (presentada como tal) del propio narrador.

De esta manera, y por esta vía, cabe retomar el hilo de las consideraciones iniciales, cuando afirmé que en la utopía del Atlántico medieval se proyecta la herencia de una visión fantástica que surge inicialmente en un marco de referencia oriental –relacionada con el

océano Índico o Asia–. En el término de este proceso de transferencia, de sublimación de sensibilidades, dicha herencia funcionará como uno de los motores inspiradores de la tradición fantástica occidental. Es suficiente tener en cuenta el itinerario del *Millón* de Marco Polo: este texto, que describe un viaje al Oriente asiático, termina siendo el libro de cabecera de Cristóbal Colón.

Es en este complejo cuadro en donde se desarrolla la utopía atlántica. No se trata tanto del carácter maravilloso de la riqueza (que sólo se desarrollará en un momento ulterior), sino de lo fantástico y lo monstruoso.

Como afirma el portugués Diego Gomes en su *Relación*:

> ...Aquella sierra estaba poblada por gente admirable, los hombres tienen cabeza de can y grandes colas, y son muy peludos, y las mujeres son hermosas, etc., y había muchas otras cosas que parecían ser puras fantasías.

Asimismo, Zurara afirma en un determinado fragmento que los navegantes del infante don Enrique, en la isla de Gete, viendo a lo lejos que los negros se trasladaban en pequeñas embarcaciones, «pensaron que eran aves que andaban así», y agrega el siguiente comentario, que resulta muy significativo:

> ...y aunque en la grandeza hicieran algunas distinciones, pensaron que bien podía tratarse de aquel lugar, del cual se decía albergaba otras maravillas aún mayores.

En este sentido, existe una visión de lo maravilloso «monstruoso» que perdura en toda la cultura europea y cuyas raíces resultan considerablemente profundas. En Portugal, durante la transición de la Edad Media al Renacimiento, surge en donde menos cabría de esperar. Por ejemplo, a pesar de haber navegado personalmente por todo el océano ecuatorial, Duarte Pacheco Pereira escribía lo siguiente acerca de las serpientes monstruosas:

> En esta tierra hay cobras muy grandes, de veinte pies de largo e incluso más, y de gran anchura. Y además de éstas, hay otras cobras tan grandes que llegan a alcanzar un cuarto de legua de longitud y a lo

> ancho, sus ojos, su boca y sus dientes resultan proporcionales a su gran tamaño. De esta última clase existen unas pocas y, como tienen tal envergadura, salen de los lagos en donde se crían y van en busca del mar. Y allí por donde pasan, causan la desolación. Las aves, cuando las ven moverse, se lanzan en bandadas contra ellas y las pican, lo cual es una cosa que resulta increíble, porque la carne de estas cobras es tan blanda que no alcanza a describirse con exactitud. Y en cuanto entran en el mar todas se deshacen en las aguas. Y raramente aparecen, puesto que cabe ver una de esas de diez en diez años. Y esto resulta difícil de creer para aquél que no tenga práctica en estas cosas que producen temor.

Muchos de estos monstruos oceánicos se presentan en forma de serpiente. En estos casos, el carácter monstruoso reside fundamentalmente en el tamaño, como ocurre con las serpientes descritas por Duarte Pacheco Pereira.

En el relato del viaje de San Brandon se hace una descripción de las serpientes atlánticas, presentándolas como seres temibles:

> Con el fuego que lanzan, abrasan como la boca de un horno, con una llamarada tan alta y tan ardiente que les hace [a los marineros] temer por su propia muerte. Su cuerpo es de un tamaño excesivamente grande y provocan mugidos con más potencia que quince toros juntos. El solo hecho de estar bajo la amenaza de sus dientes, habría hecho huir a mil quinientos guerreros juntos. Las olas que provocan son tan altas que no necesitan ninguna otra cosa para producir una tempestad.

En otras ocasiones, se presenta bajo la forma de un dragón, de ballena (monstruo «enorme, como una isla», se lee en un texto de la época), de delfín, autor de innumerables prodigios, o bien de sirena, circunstancia que produjo tantos naufragios y pérdidas de vidas humanas. En realidad, si bien el catálogo de monstruosidades oceánicas no resulta muy variado, eso está directamente relacionado con las permanentes metamorfosis a que están sujetos los monstruos medievales. Su monstruosidad está dotada –utilizando una expresión de Jean Céard– de una «extrema plasticidad». Finalmente, no siempre resulta fácil determinar la localización geográfica de las regiones en las que viven los monstruos. Parece ser que la India y Etiopía son los lugares

más frecuentemente citados, pero en la práctica –como consecuencia de la indeterminación espacial de estas regiones– los monstruos presentan, en ambos lugares, las mismas características.

De esta manera, más allá de las características propias de los monstruos, lo que realmente importa –lo que resulta una constante– es la creencia en su existencia. El monstruo está presente en los espíritus, con independencia de si ha sido observado directamente por el viajero y el navegante o no. Por ejemplo, en el siglo XIV, fray Jordán de Séverac afirmaba categóricamente:

> Seguidamente os diré de esta tercera India, que en verdad nunca la vi, ni tampoco estuve allí, pero (os transmito) que lo que oí acerca de la existencia de muchas maravillas es totalmente digno de crédito. En verdad, allí hay dragones, en grandes cantidades, que tienen piedras luminosas en la cabeza.

El propio Colón, en una carta enviada a Luis de Santángel el 15 de febrero de 1493, declaraba no haber encontrado seres monstruosos como algunos pensaban, aunque admitía que poco tiempo antes, en una isla del Caribe, habían existido gigantes con un solo ojo en la cabeza, así como caníbales.

Siguiendo la secuencia de estas ideas, resulta importante abordar la siguiente cuestión: si el monstruo está presente en la utopía oceánica, ¿cuál es el papel que cumple?

Es un papel muy diferente al que podría atribuirle la mentalidad actual de los hombres. Para el hombre moderno, el monstruo presenta un carácter patológico, presentando una serie de defectos congénitos. El monstruo es aquello que se contrapone a un modelo de perfección y de equilibrio que caracteriza precisamente a lo no monstruoso. En este sentido, el monstruo –lo desmedido, lo horrendo, lo escandaloso, lo eventualmente objeto de maldición y casi siempre signo de misterio– es considerado como expresión de la anormalidad, de aquello que es contrario a las leyes de la naturaleza. De esta manera, en una perspectiva más propia de este pensar cientifista, la monstruosidad se descompone en las diferentes deformaciones que la ponen de manifiesto. Clasificando tales deformaciones, distinguiéndolas en relación a su propio origen y remitiéndose a una explicación relacionada con el dominio de la patología en la transmisión del mensaje genético, la cien-



6. Carta de Jorge Aguiar (1492), considerada el ejemplo más antiguo de carta portuguesa firmada y fechada. Fotografía de la Impresa Nacional/Casa da Moneda, Lisboa.

cia moderna acaba, en cierta medida, por dotar a la monstruosidad de una dimensión biológica. Hablar de errores de copia del ADN y de las alteraciones producidas en las cadenas de aminoácidos representa, en resumidas cuentas, apartar la monstruosidad del dominio de las descripciones tradicionales para consignarla en el campo cerrado de la bioquímica celular.

Y en la Edad Media, ¿cómo era considerado el monstruo? En uno de los textos más significativos de la cultura medieval, las *Etimologías* de San Isidoro de Sevilla, se encuentra, con respecto a los seres prodigiosos, lo que puede considerarse una breve teoría de la monstruosidad. En resumen, se trata de dos ideas fundamentales:

> (Los monstruos) no van en contra de la naturaleza, puesto que existen gracias a la voluntad divina, y la voluntad del Creador es la naturaleza de todo lo creado (...). En consecuencia (...) esto no es contrario a la naturaleza, sino simplemente contrario a la naturaleza que resulta conocida.

En el fondo, Aristóteles ya afirmaba algo semejante. En la «Generación de los Animales», el filósofo griego escribía lo siguiente:

> El monstruo es un fenómeno que va contra la generalidad de los casos, pero no contra la naturaleza considerada como un todo.

Por esta razón, a la luz de las categorías de ese tiempo, resulta difícil definir al monstruo. Y puesto que, en última instancia, la definición del monstruo siempre está relacionada directamente con la norma, el monstruo, como tal, no tiene existencia. En este sentido, resulta muy importante la reflexión que San Agustín hace en *La Ciudad de Dios* acerca de la monstruosidad, ya que —con sus consecuencias integradoras— acabará por influenciar de forma decisiva el pensamiento medieval acerca de este tema.

De este interesante texto, cabe subrayar las siguientes ideas: 1) del hecho de que el hombre desconozca las razones por las cuales existe la monstruosidad, no puede deducirse que el Creador se haya equivocado; 2) la ignorancia es la consecuencia de que el hombre posee tan sólo una perspectiva parcial; 3) la monstruosidad sólo puede ser pensada en términos de relación, pero debe ser comprendida en términos

del conjunto de la creación, en donde nada es el fruto de la casualidad, ya sea aquello que es semejante o aquello que resulta diferente; 4) esta forma de encarar el problema se aplica tanto a los individuos como a los pueblos.

Esto quiere decir que San Agustín —y junto con él, todo el pensamiento medieval— no llega a definir la naturaleza del monstruo. En verdad, si bien reconoce ciertas características que contribuyen a individualizarlo, no es ésta su preocupación. En la perspectiva del autor de *La Ciudad de Dios*, lo que importa es la armonía del conjunto, y el hombre se sitúa como centro de dicho conjunto. El monstruo, en cierta medida, es tan sólo un simple aspecto de este todo. El monstruo es, al igual que toda criatura, una manifestación de la acción de Dios, si bien se trata de una manifestación diferente. Diferente en su ambigüedad, porque si no fuese ambiguo sería simplemente un animal, y como tal, perdería en gran medida su carácter monstruoso.

También es cierto que hablar de monstruosidad animal tiene sentido. Como afirma Honorio Augustodunensis,

> ...existen monstruos que son clasificados como pertenecientes a la especie humana y otros como pertenecientes a la especie animal.

Sin embargo, el monstruo cuya monstruosidad resulta verdaderamente provocadora es aquel que posee un carácter «humano». Parece ser que ésta era la monstruosidad típica del *más allá oceánico*. En el fondo, el monstruo es lo otro, la alteridad inherente a la condición humana. Tal como cabe leer en una fuente de aquella época, los monstruos «son tout autre que nous ne soumes» («son todo aquello que nosotros no somos»). O bien, como escribía en 1579 Ambroise Paré, «los monstruos son aquellas cosas que se sitúan más allá del curso normal de la naturaleza». Esto es obvio. La monstruosidad sólo puede ser entendida en un universo en el cual la naturaleza surge como el punto de referencia fundamental. Pero incluso así, se mantiene un carácter ambiguo en la medida en que la naturaleza puede ser asumida en términos de *oposición* (el monstruo como *anti-naturaleza*) o bien de *superación* (el monstruo como algo *supranatural*). De hecho, por citar un ejemplo entre otros ya citados, cuando Antonio Usodimare, mercader genovés, escribe a sus hermanos en 1455 refiriéndoles los acontecimientos de sus viajes por la costa occidental africana y alude a «co-

sas muy extrañas, hombres con cola y que se comen a sus hijos», se trata de la primera dimensión, el carácter *anti-natural* ya citado, pero cuando Marco Polo observa que las diferencias de la fauna en relación a la europea resultan «de carácter más variado y mejor», se trata de la segunda dimensión, aquello que está «más allá de la naturaleza».

Mandeville consideró un aspecto del problema cuando distinguía entre *simulacros* e *ídolos*, es decir, proyecta la monstruosidad al dominio de la imaginación. Según él, la monstruosidad es el fruto de la razón desequilibrada, desordenada y desmesurada.

En términos generales, todo aquello que es maravilloso –y por tanto, todo lo monstruoso– es diferente. La India, se decía, era una *terra christianitatis est aliena* («es diferente de la cristiandad»). Es allí donde comienza *quasi alter mundus*.

Volvamos por un momento a San Agustín y a la imposibilidad de la monstruosidad *per se*. San Isidoro de Sevilla decía que «el monstruo es revelador», es la manifestación de algo. En este sentido, lo que resulta revelador no serían los monstruos en concreto, sino la monstruosidad. Si cada monstruo encierra en su propia constitución un desorden aparente, la monstruosidad, señal de contingencia, testimonia el orden profundo de la Creación. En este caso, la correspondencia universal –tan cara al pensamiento medieval– funciona correctamente. Si el microcosmos es la imagen (*speculum*) del macrocosmos, si cada elemento refleja a su contrario, equilibrándolo en la oposición, si, como afirma Plinio en su *Historia Natural*, todo lo que existe en la Tierra tiene una correspondencia en el mar, entonces el monstruo –el elemento revelador del que hablara San Isidoro– constituye el reflejo de esta homología universal.

Y llegamos a un punto crucial: si esto es así, el carácter relativo de la monstruosidad no puede ser entendido en función de la naturaleza en tanto que ley, toda vez que tiene un sentido más profundo en el seno de la propia naturaleza. De hecho, el monstruo es el fruto del espacio de donde surge y, al igual que dicho espacio, posee una coherencia. Como afirmaba Roger Bacon en el siglo XIII, «el lugar de su nacimiento es el principio que preside la generación de todas las cosas». El hecho de haber creído en esta correspondencia provocó, en cierta medida, el drama de Cristóbal Colón.

Por consiguiente, ésta es la cuarta y última idea que me gustaría destacar: para el espíritu medieval, el monstruo aparece como un indi-

cador del mundo al revés. Es el problema de las *Antípodas*, acerca del cual se ha vertido mucha tinta. Como la *Bestia del Apocalipsis*, cuya victoria antecede el triunfo definitivo del Jerusalén Celeste, también aquí la monstruosidad condiciona el acceso al Paraíso. En este sentido, resulta muy significativo que el cronista Zurara, luego de la alusión a Alvaro de Freitas –anteriormente citada–, que manifiesta su disposición a llegar hasta el Paraíso, describa detalladamente las extrañas aves y peces encontrados por los portugueses en su avance a lo largo de la costa. Es que el monstruo, como ya hemos visto, es dificultad, con toda su lógica. De hecho, la monstruosidad y el miedo que ella provoca apunta a su superación, para así poder decir, al igual que Colón, que finalmente los monstruos no existen y para poder afirmar, como escribió Zurara con respecto a los avatares de Gil Eanes, que

> ...aunque el hecho, en cuanto a la obra, tuviese unas dimensiones reducidas, el atrevimiento que implicaba hacía que fuese considerado importante.

De esta manera, en este orden de cosas el monstruo –el *otro* en cuanto tal– constituye el reflejo *al contrario* del «yo». En realidad, la monstruosidad tiende a convertirse en una convención de carácter progresivo, en una categoría que permite situar aquello que es desconocido en relación con lo ya conocido. Tienen razón los medievales, como San Agustín o San Isidoro, cuando consideran el problema de la monstruosidad en términos de visión: sólo el hombre puede organizar el sistema de relaciones en las cuales el monstruo ocupa un lugar.

Como cabe ver, en toda esta geografía imaginaria del espacio desconocido, en toda esta geografía *secundum mentis considerationem*, el monstruo cumple una función importante: estimula la imaginación. Como escribía C. Kappler,

> ...el monstruo ofrece también una vía de acceso al conocimiento del mundo y de sí mismo. El monstruo es enigma: llama a una reflexión y reclama una solución. De alguna manera, el monstruo es una esfinge: nos interroga y aparece en las estaciones que recorre toda vida humana.

Éste será, en resumidas cuentas, a propósito de la monstruosidad, la gran lección que, generalizando, se puede aplicar acertadamente al conjunto de la utopía oceánica: fenómeno inspirador de sentimientos y deseos contradictorios, amedrenta y estimula, confunde y explica, limita y abre horizontes y perspectivas... Como tal, se convierte en un elemento que favorece la consecución de descubrimientos...

SEGUNDA PARTE

PORTUGAL ENTRE EL MEDITERRÁNEO Y EL ATLÁNTICO A FINALES DE LA EDAD MEDIA

Capítulo III

LOS PROBLEMAS DE CONJUNTO

1. La dialéctica de los espacios

> Portugal, situado a orillas del Atlántico, es el primer territorio occidental de la zona mediterránea que mira de soslayo. País pequeño (89.000 kilómetros cuadrados) –incluso a escala europea– ocupa el decimosexto lugar en superficie entre los estados de dicho continente, después de Grecia, Hungría y Bulgaria. Su forma rectangular, armoniosa y simple, se fija para siempre en la memoria de aquel que lo contempla en un mapa. El paralelo 40, que lo atraviesa casi por su mitad, pasa ligeramente al norte de las Azores y al sur de Nueva York. Por consiguiente, ocupa una posición intermedia, prácticamente a la misma distancia del Trópico y del Círculo Polar. Una vasta frontera encaja el territorio de manera profunda en la Península Ibérica, pero, al mismo tiempo, un litoral de 800 kilómetros de longitud abre en dirección al Atlántico la fachada más importante de dicha Península. Contemplada de cerca, la tierra portuguesa presenta un carácter variado y desigual.

Con estas palabras, Orlando Ribeiro resumía en 1960 su innovadora visión del territorio portugués como tierra de contrastes: contraste en el relieve entre la montaña y la planicie, en el clima y en la herencia de la civilización. Por otra parte, esta visión fue plasmada por vez primera en 1945 en una obra de síntesis del propio Ribeiro, significativamente titulada *Portugal, el Mediterráneo y el Atlántico*.

En su aparente simplicidad, esta perspectiva ha demostrado ser muy fructífera para los historiadores. Recientemente, José Mattoso establecía las bases de su modelo interpretativo de la historia portuguesa hasta principios del siglo XIV en la existencia de esta misma diversidad:

> Podemos considerar –escribía– como una de las características peculiares de nuestra historia la manera en que los dos territorios han actuado uno sobre otro, se han complementado mutuamente o se han opuesto en diversas situaciones, imprimiéndole, de esta manera, una dinámica propia, que debe considerarse como un elemento constitutivo del carácter específico del país.

En este sentido, a partir de la presente fórmula cabe derivar importantes ideas que resultan del mayor interés y que pueden situarse en tres momentos diferentes. En primer lugar, si el Mediterráneo y el Atlántico constituyen los grandes espacios marítimos con mayor incidencia en la historia de Europa, en segundo lugar, si el territorio portugués se encuentra situado en el punto de cruce de ambos espacios y, en tercer lugar, si la diversidad que resulta de esto se pone de manifiesto en el contraste territorial y de las poblaciones, entonces no resulta difícil considerar la compleja problemática que preside las relaciones exteriores de Portugal con otras regiones de Europa, como manifestación directa de esta vocación dual.

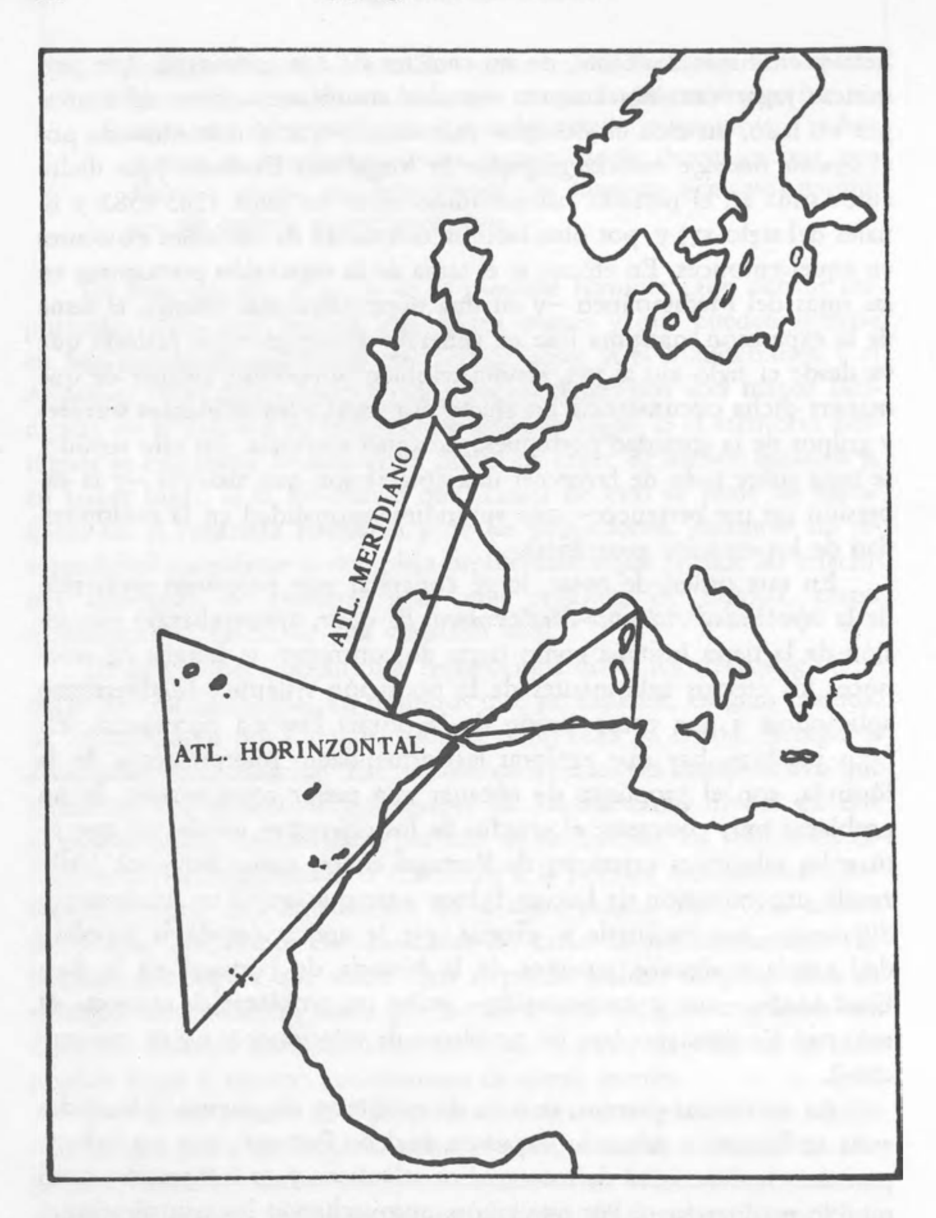
De esta manera, llegamos al reconocimiento de los efectos aglutinadores de esta oposición, en términos que no difieren, en gran medida, de los utilizados por Orlando Ribeiro en su obra ya citada, *Portugal, el Mediterráneo y el Atlántico*. Así, se obtiene un modelo interpretativo que puede ser contrastado sucesivamente en los diferentes niveles en que se sitúan, en un determinado período de su historia, las relaciones exteriores de Portugal, desde la economía a la política diplomática. Ciertamente, lograr esta articulación no siempre resulta fácil. Con mucha frecuencia, los fondos documentales no están lo suficientemente elaborados como para que sobre ellos se pueda realizar ninguna clase de esfuerzo interpretativo, razón por la cual se está obligado a trabajar con datos de carácter excesivamente sectorial. A pesar de ello, ya ha sido posible llegar a algunas conclusiones de cierto interés.

Para llevar a cabo este propósito, comencé empleando las posibilidades que pone en juego la conocida propuesta de Vitorino de Magalhães Godinho: dicho autor, combinando las nociones de *estructura* y *complejo*, sugiere la existencia, en el lapso de tiempo comprendido entre la Edad Media y los últimos años del siglo XVIII, de una sucesión de *complejos histórico-geográficos* que comportan un notable interés. Sin embargo, en este tema en concreto se imponía la utilización de una

herramienta más maleable, de un carácter no tan secuencial, que permitiese jugar simultáneamente con dos coordenadas bien diferentes: por un lado, un arco cronológico más amplio que el contemplado por el *segundo complejo histórico-geográfico* de Magalhães Godinho (que dicho autor sitúa en el período comprendido entre los años 1383-1385 y finales del siglo xv) y, por otro lado, la diversidad de opciones existentes en aquel entonces. En efecto, si el tema de la expansión portuguesa en las rutas del Mediterráneo –y en una perspectiva más amplia, el tema de la expansión marítima lusa en general– abarca el vasto período que va desde el siglo xiii al xvi, resulta también importante señalar de qué manera dicha circunstancia no afectó por igual a los diferentes sectores y grupos de la sociedad portuguesa de aquel entonces. En este sentido, se trata sobre todo de favorecer una apreciación que abarque –y la expresión no me pertenece– una «pluridimensionalidad en la multiplicidad de los espacios geográficos».

En este orden de cosas, logré concretar este propósito partiendo de la *bipolaridad Atlántico-Mediterráneo*. Es decir, aprovechando esta visión de la tierra lusitana como tierra de contrastes, se trataba de reconocer los efectos aglutinantes de la oposición Atlántico-Mediterráneo aplicándola a una comprensión de la propia historia portuguesa. En otras palabras, hay que explorar las virtualidades interpretativas de la fórmula, con el propósito de obtener una mejor comprensión de un problema muy concreto: el estudio de los diferentes niveles en que sitúan las relaciones exteriores de Portugal en los siglos xiv y xv. Utilizando una expresión de Lucien Febvre –aunque citada en un contexto diferente–, me inclinaría a afirmar que la aplicación de la bipolaridad citada a algunos aspectos de la historia de Portugal en la Baja Edad Media –cito a continuación–, «c'est un problème de rapports, et non pas d'influences» («es un problema de relaciones y no de influencias»).

En resumidas cuentas, se trata de establecer un puente entre todas estas realidades, a saber: la vocación dual de Portugal, por un lado y, por otro, la diversidad de los espacios atlánticos y su integración en el mundo mediterráneo. Por esta razón, aprovechando las contribuciones anteriormente publicadas –cuya autoría pertenece a Florentino Pérez-Embid, Michel Mollat, Pierre Chaunu, entre otros–, configuré una tipología de los espacios marítimos medievales con mayor incidencia en



7. Esquema representativo de la integración de Portugal en los espacios atlánticos en la Baja Edad Media (reproducción a partir de mi estudio *Le Portugal entre la Méditerranée et l'Atlantique au xvè siècle*, Archivos do Centro Cultural Portugués, vol. 26, Lisboa-París, 1989, p. 147).

la historia portuguesa, que no pretende otra cosa que extraer todas las consecuencias posibles de la ya citada dialéctica espacial.

Para comenzar, citaré la existencia de un *primer Atlántico*, cuyos límites estarían situados en el Mar del Norte y el Cantábrico. Se trata de un espacio determinado por meridianos, proyectado verticalmente a lo largo de las costas francesas en el transcurso de los siglos XII y XIII. Más tarde y como consecuencia de la apertura de la ruta del estrecho de Gibraltar, dicho espacio se prolonga en dirección al Mediterráneo Occidental. En tanto que espacio marítimo, sus coordenadas geoeconómicas se asientan en el intercambio entre dos complejos, el del Mediterráneo occidental y el del Mar del Norte-canal de la Mancha.

Mientras tanto, a comienzos del siglo XV, se desarrolla un *segundo espacio atlántico*, que, si bien nace del anterior y coexiste con él, acaba por diferenciarse claramente. Hay que tener en cuenta su horizontalidad, así como los productos que circulaban en su interior. Se trata de productos mediterráneos, tales como el azúcar, el oro y los esclavos, muy diferentes a los que circulaban de los correspondientes al otro Atlántico (sal, lana, cereales).

En este momento, considero que, más allá de otros matices, resulta importante distinguir esta dualidad oceánica: un *primer Atlántico* que corre paralelo a los meridianos y cuyas antiguas raíces se remontan al siglo XII, y un *segundo Atlántico*, que se extiende de forma horizontal, en el marco de la expansión mediterránea en dirección a Occidente. De esta manera, resulta posible aplicar esta perspectiva al análisis de la historia portuguesa del siglo XV.

En principio, resulta fundamental definir el ámbito de los problemas a los que se pretende dar una explicación. Considero que se trata de problemas fundamentales del Portugal del siglo XV y, en el presente caso, de los problemas fundamentales del Portugal posterior a la década de 1380. De esta manera, cabe resumir el punto de partida en los siguientes términos: en la citada dimensión de las relaciones exteriores de Portugal, existe, como resulta obvio, una incidencia directa de la situación de ruptura que el mundo europeo vive desde principios del siglo XIV. Sin embargo, dicha situación tiene efectos peculiares que dependen directamente de la evolución de la Península, tal como se dio a partir de finales del siglo XIII. En este sentido, resulta importante considerar especialmente dos coordenadas: las consecuencias derivadas del final del aislamiento geográfico del occidente peninsular como re-

sultado de la apertura del estrecho de Gibraltar a la navegación cristiana y la organización peninsular alrededor de tres grandes polos políticos (Portugal, la Corona de Aragón y Castilla). Veamos a continuación cada una de estas coordenadas con cierto detenimiento.

Comencemos por la primera, es decir, por las consecuencias de la apertura del estrecho de Gibraltar a la navegación cristiana.

Se trata de un aspecto importante en la medida que nos permite situar al reino de Portugal en los grandes espacios marítimos europeos de la Baja Edad Media. Como se verá, esta posición determina, en este período, una parte significativa de la historia portuguesa.

El salto determinante –volvemos a repetir– se dio con la apertura del estrecho de Gibraltar al dominio de la navegación cristiana. Precedido por las campañas castellanas en Andalucía occidental en la segunda mitad del siglo XIII, que culminaron con la conquista de Tarifa en 1292, dicha apertura posibilita el desarrollo de las vías marítimas de comunicación directa entre Italia, las costas flamencas e Inglaterra. Los efectos de dicho acontecimiento resultan muy importantes: las comunicaciones entre las dos regiones más desarrolladas del occidente europeo, que hasta entonces se llevaban a cabo por los Alpes, el Ródano, el Sena y el Rin, comienzan a utilizar la ruta marítima de Gibraltar, más rápida y más barata.

En términos de espacios europeos, este fenómeno se corresponde con la extensión en dirección al sur de lo que puede denominarse el *primer Atlántico meridiano*. Se trata de la franja occidental de Europa, el Atlántico medieval generado por la dinastía de los Plantagenet, el espacio marítimo cuyo límite septentrional lo constituye el Mar del Norte, y el meridional el Cantábrico. Por tanto, se trata de un Atlántico determinado por los meridianos, proyectado verticalmente a lo largo de las costas de Francia. Pero he aquí que este *primer Atlántico meridiano* de los siglos XII y XIII, debido a la apertura del estrecho, adquiere una proyección espacial mucho más amplia: se extiende hacia el sur de la Península y, atravesando Gibraltar, penetra en el interior del Mediterráneo. De esta manera y, a partir del espacio interior, surge un *Atlántico extendido*, con un sustrato desconocido hasta el momento.

Simultáneamente y, en gran medida, como resultado de esta transformación, en un crisol geográfico bien definido –el de la fachada septentrional del antiguo *al-Garb* musulmán y el de los horizontes condi-

cionados por el encuentro del océano con el mar interior (cierto autor lo denominó el Mediterráneo-Atlántico o Atlántico-Mediterráneo)–, se desarrolla un proceso que tendrá una influencia directa en la historia portuguesa. En efecto, las ciudades marítimas de la costa occidental de la Península no sólo pasan a estar vinculadas directamente con el Mediterráneo, sino que, sobre todo, pierden el carácter hasta cierto punto marginal que tenían hasta ese momento en el marco de las relaciones económicas entre el sur y el norte de Europa. A decir verdad, hasta finales del siglo XIII y en el horizonte de dichas relaciones, las travesías marítimas atlánticas se efectuaban como si la costa portuguesa no fuese más que una *Finisterra*, la tierra *in remotis mundi finibus*, por citar una expresión de la cancillería papal de Urbano IV.

Sin embargo, más tarde, en los albores del siglo XIV y en el seno de las comunicaciones entre el Atlántico y el Mediterráneo (las cuales posibilitaron simultáneamente la presencia italiana y catalana en el exterior del estrecho y la penetración de las poblaciones marítimas del área atlántica de la Península Ibérica en el interior del Mediterráneo), surgirá otro espacio marítimo cuyas manifestaciones no coinciden plenamente con las propias del *primer Atlántico extendido*.

Se trata de un espacio que nace, otro espacio marítimo. Es un *segundo Atlántico*. Nace del anterior y coexiste con él, pero se diferencia claramente de éste. Cabe recordar su desarrollo horizontal (al contrario que el anterior, es un espacio definido por latitudes) y los productos que circulan en su interior (ya citados). Dicho carácter (el de su horizontalidad y el de los productos que circulan en su seno) evidencia claramente en qué medida este *segundo Atlántico* no dispone de fundamentos suficientes para desarrollarse sin el apoyo del mar interior. Exagerando un poco, casi se podría decir que se resiste a ser atlántico y a perder sus coordenadas mediterráneas (a este respecto, resulta muy revelador el estudio de las primeras formas de colonización atlántica).

De esta manera, encontramos el Portugal marítimo del siglo XV en el centro de los espacios atlánticos: el primero, definido conforme a los meridianos y con raíces antiguas que se remontan al siglo XII, y el segundo, extendiéndose de forma horizontal en el marco de la reciente expansión mediterránea. En la medida en que la coincidencia de los dos Atlánticos afecta directamente a toda la historia portuguesa del siglo XV, resulta imprescindible diferenciarlos no sólo en términos generales, sino inscritos en la realidad portuguesa de aquel entonces. Aquí

cabe hablar de una ambivalencia que caracteriza profundamente todo el comportamiento nacional en este siglo y que es importante describir. En realidad, cada uno de los espacios citados posee, en los diversos ámbitos en que se integra en la realidad portuguesa, ritmos propios que deben ser diferenciados, puesto que cada uno de ellos contiene implicaciones económicas, geopolíticas y diplomáticas de carácter particular que influyen en la monarquía y en la sociedad lusitana. En las siguientes páginas analizaremos la forma en que se desarrolló todo ello. Antes que nada, me gustaría anticipar que los dos capítulos que siguen tratarán acerca de la dimensión económica y el contexto diplomático en que se sitúa dicho orden de cosas.

En el caso del *primer Atlántico meridiano*, se trata de un espacio que posee una estrecha relación con el conjunto de la política exterior portuguesa a lo largo de la segunda mitad del siglo XIV. Los problemas que supone están relacionados con los conflictos bélicos que siguieron a la derrota francesa de Crécy y, en el caso portugués, se traduce en la gestación de la alianza luso-británica. Con altibajos, serpenteando entre coyunturas antagónicas y provocando en no pocas ocasiones actitudes dispares, los presupuestos económicos de este espacio atlántico acabarán por establecer una serie de acuerdos comerciales y diplomáticos de fundamental trascendencia en la historia portuguesa (1353, 1372-1373 y 1386). En el fondo, cualquiera de estos acuerdos no hace otra cosa que expresar políticamente una serie de realidades económicas que ya aparecen perfectamente definidas en tratados anteriores.

En este contexto, cabe comprender la base de la política defendida por las ciudades marítimas portuguesas en la segunda mitad del siglo XIV, que no abandonarían en el transcurso de la siguiente centuria. Portugal sólo tiene la posibilidad de mantener el acceso privilegiado a las rutas del Atlántico meridiano en un marco político y diplomático de perfecta demarcación en relación a las rutas castellanas, vascas o andaluzas, en la medida en que las flotas del reino vecino se desenvuelven en el mismo espacio político. En efecto, el hecho de que los barcos portugueses tuviesen acceso al Atlántico en el marco de una alianza con Castilla, acabaría por minar la importancia de la navegación lusitana en dichas rutas, lo que terminaría siendo fatal. Por ello, cabe afirmar que la integración portuguesa en el espacio del *primer Atlántico extendido* se efectúa mediante una acción de la monarquía, debido a la presión directa que ejerce la burguesía mercantil de las ciudades marí-

timas, especialmente de Lisboa y Oporto. De esta manera, tienen una expresión social burguesa y una dimensión diplomática claramente anticastellana y, por esta misma razón, pro-británica.

En el caso del *segundo Atlántico horizontal*, se trata de un espacio distinto y, por tanto, tiene implicaciones diferentes. Se sitúa en el ámbito de la colaboración luso-genovesa –por ello, presenta características económicas directamente relacionadas con los genoveses–, en el ámbito de la expansión portuguesa en las tierras del Magreb occidental –por tanto, geográficamente mediterráneo– y en el ámbito de los intereses en la Península Ibérica– por consiguiente, desde el punto de vista diplomático, posee un carácter pro-castellano–. Veamos, a continuación, las líneas generales en las cuales se inscribe dicho espacio. Parto de la convicción de que existió una triple conexión entre 1.°, el plan del dominio marroquí, puesto en práctica por los portugueses, 2.°, el intento de la conquista de Granada por parte de Enrique IV de Castilla, y 3.°, la alianza luso-castellana que dominó los esfuerzos diplomáticos peninsulares en el segundo y en el tercer cuarto del siglo xv. Asimismo, considero que esta conexión posee un importante componente de estrategia económica en la que la preocupación por el control del monopolio del comercio norteafricano constituye el principal elemento. Finalmente, el panorama que inspira esta política se inserta en el conjunto de las dificultades vividas por la economía del sur de Europa a lo largo del siglo xv y, eventualmente, en el modo en que evolucionó la balanza de pagos entre el noroeste europeo y el Mediterráneo occidental a mediados de dicha centuria.

Es aquí donde adquiere todo su significado la circunstancia de que Castilla aparezca entonces como el problema primordial de la política exterior portuguesa. Veamos siquiera brevemente en qué medida acontece esto último, si bien tendremos ocasión de volver más tarde sobre este punto, dedicándole mayor atención. A mediados de la primera mitad del siglo xv, los responsables de la política lusitana se ven en la necesidad de reorganizar toda la diplomacia portuguesa en atención simultánea a dos horizontes geográficamente distintos: por un lado, un Atlántico progresivamente pacificado como resultado del apaciguamiento del contencioso anglo-castellano y, como consecuencia inevitable de ello, la considerable reducción del margen de intervención portuguesa en dichos mares; por otro lado, un Mediterráneo cuya problemática económica se agudiza cada vez más. En este contexto, tanto

uno como otro horizonte sugieren la necesidad de una mayor aproximación a Castilla, facilitada, por otro lado, por la pacificación, en la primera década del siglo, del contencioso heredado de la crisis de 1383-1385. En este sentido, cabe tener en cuenta que Portugal difícilmente podría beneficiarse de las facilidades proporcionadas por el reino vecino en el área atlántica –indispensables para los acuerdos con las potencias nórdicas: Inglaterra, Flandes y Bretaña–, si al mismo tiempo desarrollase una política meridional hostil a Castilla. Sin embargo, este propósito encontrará la oposición de un fuerte obstáculo diplomático, toda vez que dicha aproximación es ansiada y entendida por los poderes castellanos en términos de supremacía. Los monarcas de Portugal tenían clara conciencia de esta dificultad e intentaron superarla por más de una vía: primero, a través de un puente político, diplomático y matrimonial con la Casa Real aragonesa, y, posteriormente, a través de una política de intervención en Castilla, pero en ambos casos, la sociedad portuguesa fue conducida a situaciones sin salida, ya por los graves conflictos que surgirían en su seno (Alfarrobeira, 1449) o por la derrota diplomática y militar en el exterior (Toro, 1476).

La navegación corsaria portuguesa en este espacio marítimo constituye, probablemente, la manifestación menos conocida –y ciertamente no es la menos importante– de los problemas ocasionados por este *Atlántico horizontal*. Más adelante, tendré ocasión de considerar esta cuestión con algún detalle.

Por el contrario, sus manifestaciones políticas resultan mejor conocidas –si bien no siempre han sido comprendidas por completo– (fundamentalmente, la intervención portuguesa en la guerra civil catalana de 1463-1466), al igual que ocurre con las circunstancias diplomático-matrimoniales. Por todas estas razones, cabe afirmar que la inserción portuguesa en este espacio del *segundo Atlántico horizontal* es efectuada por la monarquía bajo presión directa de la confluencia de intereses de la alta aristocracia, así como de determinados sectores de mercaderes extranjeros (con toda probabilidad, italianos) establecidos en Portugal. De esta manera, tiene una expresión social, en la superficie, de corte aristocrático, pero, en su interior, probablemente permanece dividida entre las fuerzas señoriales y los intereses del gran comercio internacional. En términos diplomáticos, se trata de un espacio claramente pro-castellano.

De esta manera, estamos en condiciones de comprender lo que dijimos anteriormente acerca de los problemas derivados del proceso de la pérdida del carácter marginal, en términos geográficos, del occidente peninsular como resultado de la apertura del estrecho de Gibraltar a la navegación cristiana.

En un reino dividido en su doble dimensión atlántica y mediterránea, desarrollándose en el crisol del encuentro de rutas de dos espacios marítimos, no resulta fácil superar la desunión provocada por el choque de intereses económicos divergentes. Por ello, Portugal vive, a lo largo de todo el siglo XV, una sucesión cíclica de crisis internas que no son otra cosa que ajustes —algunas veces de carácter sangriento— entre los grupos de presión en liza (1383-1385, desastre de Tánger y posteriores discusiones, fallecimiento del rey Duarte, Alfarrobeira, pequeñas crisis palaciegas entre 1460 y 1465, Toro y los problemas entre Juan II y la alta nobleza).

Enfrentados a este panorama, los responsables de la política lusitana —comenzando por la monarquía— buscaron incesantemente un nuevo equilibrio, en dos vertientes, la interna y la externa, en lo que respecta a las relaciones de Portugal con el resto de la Península. Pero, como es bien sabido, ambos aspectos se condicionan mutuamente. Y es aquí donde se presenta la otra coordenada ya citada: la Península Ibérica estaba organizada en torno a tres grandes polos políticos y en dos de ellos (Castilla y Aragón) reinaban desde el Compromiso de Caspe (1412) miembros pertenecientes a la misma familia de los Trastámara, a la sazón cuñados del rey Duarte de Portugal y, por consiguiente, tíos carnales de su hijo Alfonso V.

En este sentido, es un hecho que la monarquía lusitana, a partir del primer cuarto del siglo, tuvo una conciencia progresiva de que importaba otorgar a la autonomía portuguesa en el conjunto ibérico (fundamentalmente en lo que respecta a Castilla) otro fundamento más allá de lo militar o lo diplomático. Y tenían razón, puesto que hoy resulta evidente que la victoria de Aljubarrota de 1385 apenas si constituyó una resolución de los problemas en términos coyunturales. En efecto, a lo largo de todo el siglo XV, Castilla se perfila como el elemento fundamental del horizonte político lusitano. En otras palabras, esto ocurre porque Portugal aparece entonces como la faz de algunos de los problemas que resultan comunes a todo el occidente ibérico y, a través de la incorporación de la Península a la dialéctica de los espacios maríti-

mos, de algunos de los problemas comunes a todo el occidente europeo. Utilizando el célebre verso de Fernando Pessoa, se podría decir que

> Europa yace sobre sus codos (...) (en el conjunto de la Península) y el rostro con que atisba es Portugal.

Por su parte, con palabras que resultan más propias de la retórica de los historiadores, P. Chaunu nos dice algo parecido al escribir que

> le xvè siècle, du point de vue qui nous intéresse, se confond, à la limite, avec le Portugal.

De esta manera, a lo largo del siglo xv, en ese gran espacio del occidente peninsular en donde las pequeñas diferencias locales se pierden en la perspectiva del conjunto, la monarquía lusitana –entiéndase la dinastía de Avis– tiende a considerarse como el punto de referencia en donde se asienta el carácter individual de Portugal en el escenario ibérico. Para conseguir este objetivo, resulta obvio que se imponía dar una respuesta de carácter político y diplomático. Y esta respuesta se dio, como se verá, sin alcanzar el éxito en todas las ocasiones, pero casi siempre con perfecta conciencia de los intereses de fondo que estaban en juego. Sin embargo, esta respuesta política y diplomática no resultaba suficiente. Por ello, la monarquía portuguesa desarrolló simultáneamente un enorme esfuerzo en el sentido de elaborar de forma paralela una respuesta de carácter ideológico. Esta última se proponía, en resumidas cuentas, desarrollar la convicción de que la dinastía reinante era algo más que el resultado de una coyuntura política y diplomática de signo favorable.

Como cabe ver, en la confrontación entre el *Portugal atlántico* y el *Portugal mediterráneo* –en donde el Portugal interior adquiere circunstancialmente una importancia considerable–, el análisis de los intereses materiales de naturaleza económica nos conduce a su formulación en términos ideológicos. Asimismo, se trata de una segunda dimensión que siempre estuvo presente. Por ejemplo, en el punto álgido de la crisis de 1383-1385, en pleno debate político sobre la confirmación del maestre de Avis como rey de Portugal, en las vísperas de la definición del marco diplomático del *primer Atlántico meridiano* por medio del

Tratado de Windsor, las Cortes de Coimbra de 1385 elaboran un discurso político de evidente intencionalidad propagandística, o sea, un discurso de carácter ideológico. Más adelante volveremos sobre esta cuestión. Sin embargo, el esfuerzo de propaganda ideológica realizado en el marco del *segundo Atlántico horizontal* no resultaba inferior al anterior. A diferencia de lo que ocurría con éste, no tenía una procedencia de carácter municipal, sino que su origen se hallaba en la propia monarquía. De esta manera, el último punto que consideraremos será la forma en que fue construida esta segunda propaganda.

Reconozco que se trata de un objetivo difícil de cumplir. Se trabaja con discursos de carácter ideológico y, como tales, vehículos de un saber de propaganda política, es decir, vehículos de contenidos ambiguos que sólo poseen relevancia en tanto que instrumentos de los intereses en juego, plasmados en textos de carácter literario y que en pocas ocasiones poseen un carácter unívoco. En este contexto, resulta importante avanzar con extremo cuidado: conociendo la estrategia política subyacente, teniendo presente los principales problemas en liza, importa, sobre todo, inventariar los elementos determinantes de estos discursos ideológicos, definiendo las circunstancias y, siempre que sea posible, la forma en que se desarrollaron.

De esta manera, si el objetivo formal de la monarquía portuguesa consistía, como ya dije, en desarrollar la convicción de que la dinastía reinante de Avis era mucho más que el resultado de una coyuntura política y diplomática favorable, la concreción material de dicho objetivo se manifiesta en el esfuerzo real por «nacionalizar la dinastía mediante su propio carácter ejemplar». A su vez, dicha ejemplaridad se desarrolla en torno a tres grandes pilares propagandísticos: la familia real portuguesa es una familia *unida*, es una familia *santa* y es una familia *culta*.

Resultará interesante comprobar de qué manera esta trilogía está presente en los diferentes ámbitos ideológicos en que la monarquía decide actuar, en tanto que triple ingrediente generador de la dimensión propagandista a que antes me refería. Por ejemplo, esto ocurre en la *manipulación* (porque de ello se trata) de la realidad de la muerte al servicio de los intereses de la dinastía de Avis: se trata de una familia que permanece unida más allá de la muerte de cada uno de sus miembros, es una familia santificada por el carácter ejemplar de la muerte de sus miembros más ilustres y es una familia culta que describe —o

hace describir– la muerte de algunos de sus miembros en textos por medio de los cuales se da público testimonio de la alianza de Dios con la nación.

Un ejemplo de esto último, entre los muchos que cabría señalar: Juan I, el fundador de la dinastía, el vencedor de Aljubarrota, el príncipe victorioso que garantizó la autonomía del reino, tuvo una muerte santa cuya fecha fue alterada. En efecto, con el propósito de reforzar su carácter ejemplar, y habiendo fallecido el día 13 de agosto por la tarde, la fecha se trasladó al día siguiente, víspera de la fiesta de la Virgen y de la victoria de la batalla de Aljubarrota, acontecimiento que dio lugar a la fundación de la nueva dinastía. De esta manera, el rey santo santifica la familia, el rey ejemplar pone de manifiesto el carácter ejemplar de la dinastía, el rey modélico materializa el modelo monárquico en la petrificación funeraria de la familia real, que puede contemplarse en la capilla denominada «del Fundador», en el monasterio de Santa María de la Victoria, conocido como *monasterio de Batalha* por haber sido fundado en conmemoración de la victoria en la batalla de Aljubarrota: allí, a la derecha de la nave, se construyó la capilla funeraria, en cuyo centro se encuentra la pareja real, uno junto a otro. Juan I, cariñosamente, coge la mano de su esposa, la inglesa Felipa de Lancaster; a su vez, en cada lado del octógono se suceden los túmulos góticos de cada uno de sus hijos, con los lemas respectivos y su heráldica particular. Se trata de la familia que permanece unida más allá de la muerte, expuesta como modelo ejemplar de los vínculos que ni siquiera la Parca puede separar. Esta herencia de ejemplaridad se transmite de padre a hijos. Refiriéndose a la muerte de Juan II –fallecido en 1495– un poeta contemporáneo escribió que el monarca era un «...rey santo, un rey justo, digno de ser canonizado por la Iglesia».

Como cabe comprobar, la ideología de la muerte, tal como era asumida por la monarquía portuguesa en el siglo xv, presenta una doble inserción en el tiempo: con respecto al pasado, ejemplariza la memoria de los antepasados, pero, asimismo, ejemplariza –con respecto al futuro– el recuerdo previo de los descendientes. En algún caso, incluso, se llega a recuperar, con la debida adaptación, la memoria de una muerte indigna (como ocurrió con el fallecimiento del infante don Pedro, en lucha con su sobrino y soberano, Alfonso V). En el fondo, todo es uno y lo mismo, ya que desde un punto de vista ideológico,

la monarquía estaba interesada en una única idea: la propaganda del linaje real.

Todo este esfuerzo de *nacionalización de la dinastía* obedece durante algunos años a evidentes características y propósitos de *consumo* interno. El objetivo consistía inicialmente en dar consistencia a una dinastía nueva, que en sus orígenes era ilegítima. Pero, a partir de la segunda mitad del siglo XV —y a lo largo de casi cincuenta años— cabe detectar indicios de una preocupación orientada fundamentalmente hacia el área castellana. Resulta muy sencillo explicar esta ampliación. La atracción mediterránea plasmada en el *segundo Atlántico horizontal*, favoreció la íntima alianza entre Portugal y Castilla, que resultó visible sobre todo a partir de 1445. Asimismo, sabemos que esta orientación provocó la aparición, entre los partidarios más radicales de Alfonso V de Portugal, de la idea de que los monarcas lusitanos llegarían a ocupar el trono de Castilla algún día. De haber sucedido esto último, hay que reconocer que habría sido la vía más fácil para dar una expresión dinástica a las exigencias estratégicas y diplomáticas que subyacían en el *segundo Atlántico horizontal*. Por ejemplo, en el Consejo Real de Portugal de 1460,

> ...se habló con mucha adulación de que (Alfonso V) se habría de convertir... en rey o regidor de Castilla.

En este sentido, todo este esfuerzo propagandístico presenta una lógica elemental: es el instrumento de una diplomacia que, a su vez, corresponde a una política resultante de una estrategia perfectamente definida. En efecto, hay que tener en cuenta que esto ocurre durante el siglo XV, en la década de los años 50 y 60, en una coyuntura ibérica en la cual los demás reinos peninsulares protagonizaban, sin excepción, el triste espectáculo del debilitamiento interno de sus respectivas familias reales. En dicho contexto, la familia real portuguesa, interesada en promocionar su imagen en el exterior, manipula ésta de la única manera inteligente: reforzando su carácter *excelente* y su *unidad*. Es el *mito* —perdóneseme la expresión— de la *Generación Esclarecida*. Es la convergencia deliberada en un concepto único de las distintas —y hasta entonces autónomas— atribuciones existentes en los diferentes miembros de la familia real portuguesa. Esto ocurre en momentos señalados. Por ejemplo, el mito de la *Generación Esclarecida* nace entre mediados

de 1462 y mediados de 1463, en el punto álgido de la ofensiva portuguesa en Castilla y en la Corona de Aragón. No es casual que, más tarde, hablando del momento en que se desarrolló el último esfuerzo de esta ofensiva, el médico castellano Diego Álvarez Chanca declare haber visto al rey de Portugal, Alfonso V, ejercer su capacidad de taumaturgo. Se trata, según comenta el médico, de una virtud natural,

> ...ut patet de rege Alfonso portugalense qui abuit virtutem sanandi scrofulas solu tacto manuum, ut multi viderunt et ego ipse.

Es tiempo de proceder a efectuar la conclusión de estas observaciones. He partido de la consideración geográfica de la tierra portuguesa como una realidad dual, inspirada en la célebre obra de Orlando Ribeiro. Sin embargo, en esta tierra de contrastes destacan los factores de unificación. Entre éstos cabe otorgar un papel relevante al elemento humano. Siendo así, procuré demostrar que existió un momento histórico en el que el hombre portugués –estoy hablando de una minoría numérica, pero minoría activa– vivió en carne propia el dilema de la *atlanticidad* y la *mediterraneidad*, en tanto que opciones políticas diferenciadas, sustentadas en intereses económicos y sociales divergentes. Relativamente corto –poco más de un siglo–, se trata de un período único en la historia de Portugal, debido al carácter singular de las alternativas que implicaba. En términos históricos, el dilema se superó. Ciertamente, constituye un elemento de un paisaje que perdura; en este sentido, aún resultan válidas las palabras de Pequito Rebelo, escritas en 1929:

> ...Portugal es mediterráneo por naturaleza y atlántico por vocación.

Y he aquí que, casi imperceptiblemente, esta dimensión se mantiene presente en algunas de las facetas de mayor importancia de la conciencia histórica de los portugueses. La alianza inglesa –la alianza más antigua–, Aljubarrota, la generación de Avis –la *Generación Esclarecida*–, el Infante Santo y Toro, son acontecimientos que se desarrollarán en el seno de una coyuntura en la cual el Atlántico y el Mediterráneo representaban opciones reales de carácter político y económico. Por caminos bien distintos –cuyos itinerarios constituirían materia de estudio

de gran interés— llegaron hasta nuestra época como arquetipos, si bien totalmente separados de la realidad que los originó.

En este contexto, resulta fundamental tener presente que, en este doble marco (mediterráneo y atlántico) y en la misma época, se desarrolla la primera apertura marítima del Portugal de aquel entonces.

2. La dimensión económica

En una obra muy conocida que versa sobre la expansión europea en los siglos que van del XIII al XV, Pierre Chaunu escribía en 1969 ideas que, a mi modo de ver, pueden aplicarse sin dificultad alguna a la evolución del comercio y de la economía portuguesa en la Baja Edad Media. A continuación me propongo citar dichas palabras, puesto que constituyen un excelente punto de partida para analizar las relaciones exteriores del comercio portugués en los siglos XIV y XV. Así, dicho autor afirma que estos siglos representan

> ...un capítulo muy importante de un proceso de apertura que se da en el transcurso de milenios, es el paso de lo plural a lo singular.

Más adelante, después de aludir al desarrollo de los espacios marítimos —el Mediterráneo y el Atlántico— este mismo autor habla expresamente de «le plus Méditerranéen des Atlantiques», espacio de encuentro del mar interior con el océano, en donde, como afirma, «tout se noue, se joue, dont se gagne». Sin embargo, estos siglos (herederos de profundas transformaciones sociales, económicas, tecnológicas y culturales que proceden de una evolución anterior) experimentan, al mismo tiempo, una coyuntura —que algunos tacharían de «crítica»— cuyos parámetros fundamentales resultan por lo demás, bien conocidos.

En este contexto sobresale el carácter polivalente de la apertura hacia el exterior del Portugal de entonces. En efecto, la periferia ibérica atlántica conoce en estos momentos un notable desarrollo marítimo —tanto de carácter comercial como militar— que, en el caso particular de las ciudades marítimas de Portugal, se desarrolla fundamentalmente en dos direcciones distintas.

La primera de ellas es la expansión extraeuropea, inscrita, a su vez, en la compleja orientación que presenta dicha expansión: por un lado, la corriente que conduce de las islas a África (Chaunu lo llama descubrimiento en fase «B»), y, por otro lado, el que conduce desde las mismas islas a América (según el mismo autor, descubrimiento en fase «A»). La primera de las relaciones indicadas se asienta en la progresiva interrelación entre el comercio exterior portugués con la economía europea de aquel momento.

Por consiguiente, existen dos direcciones en el desarrollo marítimo de Portugal en la Baja Edad Media. Se trata de orientaciones muy diferentes entre sí, debido al espacio geoeconómico en que se desarrollan, los problemas comerciales que los dirigentes se ven obligados a enfrentar y las implicaciones políticas que de allí resultan. Sin embargo, existe entre ambas una relación de dependencia que aún no ha sido destacada como corresponde. A decir verdad, los primeros pasos de expansión extraeuropea (los que son considerados en este libro) obedecen, en gran medida, a las coordenadas y posibilidades abiertas por la manera en que se desarrolló el comercio exterior portugués en aquellos momentos. En cierta medida, aquí reside lo que cabrá considerar como el motor del *take off* lusitano de la Baja Edad Media.

De esta manera, se comprende que cualquier reflexión sobre el comercio exterior portugués –incluso en el período medieval– presuponga la consideración de un escenario adecuado que sitúe al país en los grandes espacios marítimos y comerciales europeos. Es justamente lo que aparece reflejado a comienzos de este capítulo, cuyas líneas maestras condicionarán en gran medida el comercio exterior de Portugal, explicando, de esta manera, muchos de los eventos acaecidos en su propio devenir histórico. Veamos esta misma problemática con un poco más de detenimiento.

En principio, resulta importante tener presente una cuestión. Me estoy refiriendo a las consecuencias de la apertura de las grandes rutas del comercio marítimo europeo a partir de finales del siglo XIII (fundamentalmente, en lo que respecta a la apertura del estrecho de Gibraltar, ya citada), de lo que resulta una mutación a lo largo de la costa occidental de la Península Ibérica de los principales itinerarios marítimos de la Europa de aquel entonces. De esta manera, el occidente ibérico se encuentra emplazado en la confluencia de espacios marítimos nuevos y antiguos, donde se encuentran coordenadas políticas y eco-

nómicas que no siempre presentan un carácter convergente. Por esta razón, una adecuada comprensión del fenómeno comercial portugués hace necesaria la diferenciación entre dichas coordenadas, no sólo porque presentan diferentes características económicas, sino también porque tiene distintas implicaciones geopolíticas (es decir, diplomáticas) tanto para la monarquía como para la sociedad portuguesa. Las coordenadas económicas serán estudiadas en este apartado, mientras que en el próximo se analizarán las diplomáticas.

A partir de aquí cabe deducir la segunda característica que conviene subrayar: se trata de la complejidad en la inserción espacial del comercio externo luso, con la consecuente indefinición de muchas de sus manifestaciones. En efecto, en la Baja Edad Media Portugal se presenta, en lo que respecta a su actividad comercial externa, como un país bipolarizado (lo cual, conforme se avanza en el tiempo se torna una situación cada vez más evidente). Por un lado, Portugal se inscribe en un espacio atlántico, determinado por la estructura de los intercambios comerciales entre el norte y el sur de Europa, y por otro está inserto en un espacio atlántico cuyas pautas están fijadas por la estructura económica mediterránea. Por tanto, esta bipolarización no se produce por casualidad. Resulta evidente que la incorporación lusitana a estos espacios marítimo-comerciales, al igual que un crisol en el que elementos diferentes se funden configurando un todo, es el resultado de una serie de circunstancias. Es obvio que el abanico de explicaciones eventualmente plausibles, resulta inmenso y cada una de ellas tendría su importancia y sus propios motivos.

De esta manera, la acción conjunta de las dos características señaladas contribuyó, en mi opinión, a la aparición de una tercera y última característica. Como punto de partida, resulta necesario reconocer la importancia de las enormes facilidades para el transporte que la propia situación geográfica de Portugal —situado a medio camino entre el Mediterráneo Occidental y el canal de la Mancha— convierte en un hecho sin par. En este contexto, el empleo de barcos portugueses como fletes proporciona a los puertos del país la posibilidad de integrarse en un mundo económico más desarrollado. Asimismo, esto tendrá otra consecuencia de enormes repercusiones: los beneficios intangibles de este flete marítimo harán que los armadores-comerciantes portugueses se decidan a desarrollar una amplia política de importaciones sin provocar un grave desequilibrio financiero para el país. Dicho proceso po-

see una lógica económico-financiera basada en la importancia de los beneficios producidos por los fletes marítimos; éstos, a su vez, se encargarán de alimentar las importaciones que cumplirán, finalmente, la función de rentabilizar los viajes de regreso en el caso de las embarcaciones extranjeras y los viajes de ida en lo que se refiere a las naves portuguesas. En otras palabras, las importaciones, al posibilitar unas exportaciones que –en términos marítimos– se sitúan frecuentemente al nivel de lastre, harán posible, de hecho, que dichas exportaciones se beneficien de un flete prácticamente gratuito, lo cual hará que los pocos productos exportables portugueses tengan mayor competitividad en los mercados exteriores. En este orden de cosas, no resulta extraño que en el *Livro dos Pregos* de la Cámara Municipal de Lisboa se escribiese, dirigiéndose al rey,

> ...bien sabéis vos que este Reino se mantiene gracias a las mercancías que provienen de fuera.

Éstas son las líneas maestras que conforman la organización del comercio exterior portugués en la Baja Edad Media. Dicho comercio, más allá de las zonas geográficas sobre las que se extendió, presenta tres características fundamentales: en primer lugar, se trata de un comercio afectado directa y positivamente por la ruta marítima que a partir del siglo XIV une el Mediterráneo con el Mar del Norte; en segundo lugar es –consecuentemente– un comercio dividido por la atracción de dos polos diferenciados, uno mediterráneo y otro atlántico; en tercer y último lugar, es un comercio dependiente, en gran medida, de las disponibilidades financieras abiertas por la utilización de los barcos portugueses como navíos de flete con carácter internacional.

Estas consideraciones introductorias tienen, según creo, un especial interés, que se refiere a los diferentes niveles de relación de Portugal tanto con los demás reinos peninsulares como con otras regiones de Europa. De hecho, éstas no constituyen un polo uniforme en el conjunto del comercio exterior de Portugal en la Baja Edad Media.

Como se puede comprobar fácilmente (debido a los problemas que ocasionan este tipo de relaciones, a los canales de comunicación que contribuyen a desarrollar, y a la clase de implicaciones que suponen), en aquel entonces existió un gran paralelismo entre los parámetros fundamentales del comercio exterior portugués en la Baja Edad

Media y los correspondientes al intercambio comercial luso-español en el mismo período. En cierta medida, los problemas ocasionados son los mismos, los canales desarrollados están directamente relacionados entre sí y las implicaciones políticas de las decisiones tomadas tienen efectos similares tanto en Europa como en la Península Ibérica. Esto ocurre por una razón muy simple: los reinos peninsulares, en su diversidad geográfica, económica y política, pertenecen simultáneamente al mundo atlántico que apunta al intercambio comercial con el norte y al mundo meridional del comercio con el Mediterráneo. Se trata, de alguna manera, de un paradigma del ámbito más vasto que está constituido por las relaciones comerciales de Portugal con Europa en su conjunto.

En este orden de cosas, se comprende que es menester comenzar abordando las características de las relaciones comerciales de Portugal con los demás reinos peninsulares en los siglos XIV y XV.

El tema exige, sin embargo, una llamada de atención sobre un problema de carácter preliminar, referido al escaso número de indicios manejados por la bibliografía que existe sobre el particular. En su conjunto, no deben sobrepasar los dos centenares, lo que resulta paupérrimo a todas luces, dada la proximidad geográfica e histórica entre ambos reinos. Así, se impone encontrar alguna clase de explicación que responda a esta situación.

Conviene no olvidar la existencia de una frontera común con Castilla que contribuirá a diluir en el tiempo gran parte de los intercambios efectuados (ya sea porque el carácter ilegal de muchos de estos intercambios invitaba a una cierta discreción o bien, porque se tratara de un comercio fronterizo, difícilmente controlable por el poder central). En este sentido, no faltan referencias documentales que garantizan la existencia de estas dos clases de comercio, tanto el de contrabando como el local (fluvial o terrestre). Es el caso de los intercambios en el bajo Miño, el contrabando de paños y ganado de Castilla a Portugal y viceversa, o las referencias al comercio en el bajo Guadiana. Asimismo, se sabe que normalmente gran parte de la documentación sobre esta cuestión son documentos aduaneros, lo que contribuye a enrarecer aún más la cuestión que nos ocupa. De esta manera, si bien la importancia de los puestos aduaneros —así como de otras poblaciones situadas cerca de la frontera— es un lugar común, no resulta menos cierto que las facilidades con que cabía realizar los intercambios posi-

bilitaban, al menos en algún momento, una «vivencia especial» de la realidad fronteriza.

Por otro lado, hasta el momento no disponemos de ninguna monografía dedicada al comercio portugués con las regiones españolas en la época medieval. Así, no existe un estudio que pueda compararse con el trabajo de Oliveira Marques centrado en el análisis del comercio portugués con la Liga Hanseática. Hay una gran cantidad de información documental que se encuentra totalmente dispersa –tanto la que está publicada como la que aún se encuentra inédita– y que todavía no se ha sometido a estudio sistemático alguno. En muchas ocasiones se trata de hechos aislados, inscritos en escenarios que nada tienen que ver con el comercio portugués pero que, una vez reunidos, nos presentan una realidad compleja y muy significativa.

Es necesario tener conciencia de esta situación, para comprender hasta qué punto estas páginas tienen el carácter de un balance provisional. En efecto, conforme a lo que acabamos de decir, y toda vez que la situación parece estar modificándose en la buena dirección (lo cual hace prever un panorama diferente para los próximos años), no tendría sentido alguno presentar un cuadro completo de la situación, pretendidamente sólido y satisfecho con la realidad conocida hasta el momento. De esta manera, parece preferible y mucho más fructífero aprovechar los datos de que disponemos y, mediante una reflexión sobre los mismos, detectar las grandes líneas a las que obedecería el comercio portugués en relación con el mundo ibérico y, en consecuencia, los grandes problemas que subyacen a tales líneas.

En un primer momento, resulta importante tener presente el espacio en el que se realizan los intercambios comerciales que se desarrollan en el ámbito de las realidades económicas de carácter local, o, como mucho, regional. Es el espacio fluvial del bajo Miño y el bajo Guadiana. A su vez, conviene destacar los que parecen ser los cuatro puertos principales en dichos enclaves: Valença y Caminha, en el Miño, y Mértola y Castro Marim, en el Guadiana. Asimismo, existe un espacio terrestre, que más o menos coincide con los puestos fronterizos, a lo largo de toda la frontera con los reinos vecinos. En ambos casos, se trata de un espacio respecto del cual difícilmente puede hablarse de comercio internacional. Este último atributo es el resultado de la presencia de una realidad política –la frontera– de forma muy nítida ante los ojos del poder central, tanto en uno como en otro lado,

pero inexistente, a no ser como elemento generador de problemas, para las poblaciones locales. En efecto, los intercambios que se desarrollan en el interior de este espacio obedecen muchas veces a condicionamientos anteriores, como resultado de la existencia de continuidades geográficas más fuertes que las divisiones políticas, así como a equilibrios económicos profundamente enraizados en las relaciones interregionales.

De esta forma, conviene contemplar estos intercambios fronterizos con una perspectiva diferente de la que casi siempre surge de la documentación existente al respecto. Se trata de textos cuya visión está claramente influenciada por el poder central; son, por poner un ejemplo, las autorizaciones de exportación, o bien las prohibiciones correspondientes y los registros judiciales sobre los intercambios efectuados o las quejas de las poblaciones afectadas por determinadas dificultades de carácter legal. En la perspectiva de las poblaciones que intervienen en estas transacciones —situadas a ambos lados de la frontera—, ¿acaso se trata de un verdadero comercio de importación-exportación? En el caso del ganado, por ejemplo, ¿en qué medida influirían los traslados periódicos de ganado castellano a territorio portugués, fundamentalmente, a los campos de Ourique? Se trata, por lo tanto, de una realidad económica, cuya lectura *comercial* resulta muy diferente, en consonancia con el ámbito social en que se realiza dicha lectura: comercio internacional, autorizado o prohibido y castigado, para el poder central y sus órganos de gobierno, e *intercambios naturales*, para las poblaciones de la zona. En efecto, aquí hay todo un mundo de aspectos a considerar y que tan sólo parcialmente son de naturaleza económico-comercial, implicando otros problemas de carácter administrativo, social y psicológico.

En todo caso, este comercio *internacional* sobreviviría casi siempre gracias a pequeños intercambios de carácter local, centrados fundamentalmente en los mismos productos: paños de calidad inferior —normalmente castellanos, en algunas ocasiones aragoneses e incluso navarros—, ganado, cueros, cereales y pesca —sobre todo, en las regiones próximas a los puertos—. En lo que respecta a su estructura, se trata de un comercio bastante arcaico. En el fondo, es lo que aparece reflejado en la ley de Almotaçaria del 26 de diciembre de 1253, que aparece citada en varias ocasiones en la bibliografía. Quizás el único canal de este comercio en donde cabe encontrar una realidad económica dife-

rente, asociada en mayor medida a una coyuntura posterior (perteneciente a la época tardía de la Edad Media), sea el de las exportaciones de cueros y de ganado. Se trata de un tema que aún no ha sido suficientemente estudiado, pero todo parece indicar que los intercambios relacionados con el ganado deben ser comprendidos dentro de un panorama más amplio: el del correspondiente desarrollo ganadero en Castilla y sus influencias en la economía feudal de determinadas regiones del interior de Portugal.

El comercio exterior practicado desde los puertos y ciudades del litoral tiene un carácter muy diferente. En él se aplican todos los presupuestos indicados a comienzos de este capítulo. De esta manera —puesto que se trata de un comercio basado en el tráfico marítimo— está naturalmente condicionado por la evolución de los espacios marítimos en que se inscribe.

En este sentido, resulta perfectamente comprensible que el comercio marítimo lusitano con las otras regiones peninsulares tenga, hasta mediados del siglo XIV, escasa importancia. Hasta entonces, en el conjunto del continente europeo, Portugal es una región periférica, atraída por el magnetismo económico de las regiones atlánticas situadas más al norte, emplazado como está en el extremo sur del espacio marítimo que en páginas anteriores califiqué de *Atlántico de los Plantagenet.* Por esta razón, en el contexto de la Península Ibérica, los puertos portugueses sólo podían tener una clase de relaciones, fundamentalmente con Galicia, integradas en el ámbito del citado espacio atlántico: es el mundo comercial que aparece, por ejemplo, en la Carta de Privilegios de Vila Nova de Gaia de setiembre de 1255. Asimismo, no es casual que V. Rau señale que, hasta el siglo XIV y en el ámbito peninsular, las únicas regiones compradoras de sal portuguesa fueran Asturias y Galicia.

En efecto, si bien los primeros indicios de alteración de este panorama aparecen de forma bastante prematura (últimos años del siglo XIII —es el caso del compromiso mutuo de 1293—), en verdad la modificación sólo resultará nítida a mediados del siglo XIV. Existe un texto —citado en muchas ocasiones— que evidencia claramente la importancia y los vectores de esta alteración. Me estoy refiriendo al inventario de la herencia de Vasco de Sousa, ciudadano y mercader de Oporto fallecido en 1359. Entre otras cosas, dicho inventario describe la participación de este comerciante en el comercio marítimo: poseía la mitad

de la nave *Santa Catarina* y una sexta parte de la *Santa María*. Estos datos nos dan a conocer que Vasco de Sousa estaba interesado en el transporte de azúcar de Bujía. Por tanto, comprobamos que a mediados del siglo XIV existía un comerciante de Oporto interesado en el transporte de un producto mediterráneo desde un puerto argelino y, asimismo, en utilizar técnicas típicas del comercio marítimo del Mediterráneo, tales como la propiedad compartida de los barcos. De esta forma, no resulta difícil pensar en la probable influencia de contactos con esas regiones del mar interior o, lo cual también resulta plausible, con mercaderes mediterráneos (¿genoveses?) establecidos en Andalucía.

En verdad, todo hace pensar en una alteración sustancial de la coyuntura comercial portuguesa a partir de la mitad del siglo XIV. Al mismo tiempo, se intensificaron los contactos comerciales de Portugal con otras regiones de la Península, lo que puede comprobarse debido a la multiplicación de los documentos referidos a este tema.

Esta multiplicación actúa en dos direcciones distintas. Hay una carta del rey Juan I, fechada el 12 de diciembre de 1391, que lo afirma claramente: se trata de un seguro otorgado a los navíos o comerciantes extranjeros que arribasen a puertos portugueses, tanto para los que procedieran de Galicia como para los que viniesen de Sevilla. Es decir, dicha multiplicación se desdobla tanto en relación con el mundo atlántico —en dicha carta representado por Galicia— como en relación con el mundo mediterráneo —Sevilla—. Veamos a continuación cada una de esta cuestiones.

En el conjunto del espacio marítimo atlántico, el norte de España parece tener un carácter secundario. Es cierto que conocemos mal lo que ocurre en relación con el comercio con Vizcaya y que, asimismo, lo que se sabe acerca de las relaciones con Galicia no resulta satisfactorio. Sin embargo, gracias a las pocas informaciones de que disponemos, se ve claramente que los trueques se inscriben perfectamente en el marco típico de los intercambios oceánicos de aquella época: los vascos venían a Portugal y embarcaban sal, aceite, vino y, eventualmente, productos pesqueros y, a su vez, vendían hierro, cierta clase de armas ligeras y lana en el país luso. Asimismo, existe documentación que acredita la presencia de mercaderes portugueses en Vizcaya y en Guipúzcoa desde los tiempos del rey Dinis.

Las relaciones comerciales con Galicia tenían una dimensión aún mayor. Los documentos existentes al respecto dejan entrever que la presencia de gallegos constituía un hecho frecuente e incluso deseable, pudiendo, en ocasiones, servir de intermediarios en la exportación de productos procedentes de otras regiones tales como Castilla. Así, vendían maderas y otros materiales para la construcción naval e incluso hierro. A su vez, adquirían en Portugal sal y pescado.

De esta manera, cabe comprobar que las relaciones de Portugal con el norte de España (Galicia, Cantabria y Vizcaya) no resultaban muy significativas. A menos que se descubra nueva documentación que altere radicalmente este panorama y, a juzgar por los productos que se vendían en Portugal o que de allí se exportaban, se trataría de un comercio que no se diferenciaría en gran medida del que mantenían los portugueses con otras regiones de la Europa atlántica. Pero he aquí que, en este marco, la dimensión cuantitativa que representaban los intercambios con la parte septentrional de la Península, resultaba muy inferior, puesto que el norte de Europa tenía un mayor peso específico.

En lo respecta a las relaciones comerciales de Portugal con el sur de España y con las regiones marítimas de la Corona de Aragón, la situación resulta algo diferente.

En relación a Castilla, fundamentalmente en lo que se refiere a Andalucía, destaca la importancia de los trueques de cereales. Las referencias sobre la existencia de importaciones de pan son constantes, tanto en los documentos portugueses como en los españoles. Así, por ejemplo, el autor del mejor estudio sobre este tema —Oliveira Marques— cita una serie de referencias de las cortes castellanas sobre el tráfico de cereales con Portugal, desde las Cortes de Guadalajara de 1390 a las de Toledo de 1462. Parece ser que los niveles de importación se acentúan a finales del siglo XIV, hasta el punto de que, a mediados de la siguiente centuria, Castilla se convertirá en el principal proveedor de cereales. Este comercio se desarrolla aún más a medida que avanza el siglo XV, sobre todo, a través de los suministros andaluces. Así, resulta bien conocida la importancia de las factorías portuguesas de Sevilla y Málaga en lo que se refiere al abastecimiento, a principios del siglo XVI, de las plazas lusas situadas en Marruecos.

Asimismo, los contactos comerciales de Portugal con Andalucía están perfectamente documentados desde antiguo. Más allá de las intensas relaciones mantenidas con el Algarve, muchas de ellas inscritas

en la continuidad del complejo geoeconómico del litoral meridional del occidente peninsular, existieron contactos comerciales con otras regiones portuguesas, que ya resultaban significativos en el siglo XIV y que se acentuarían a partir de entonces. Cuando llegamos al siglo XV, la importancia de este comercio queda patente gracias a la existencia de tres clases de credenciales distintas: nombramiento de administradores portugueses, sucesivos salvoconductos otorgados a los habitantes de diferentes puertos de Andalucía occidental para que procedieran a comerciar con Portugal y, por último, la documentación relativa a la presencia de la navegación andaluza en la costa occidental africana. El estudio de la documentación publicada da la sensación de que Andalucía, cuando menos en determinados momentos del siglo XV, también funcionaba como un intermediario para el establecimiento de contactos comerciales con otras regiones: por ejemplo, el comercio con Cataluña se realiza, en muchas ocasiones, a través de Sevilla. En este contexto, el número de productos que Portugal exporta a Castilla y a Andalucía es relativamente pequeño: pieles, pesca, ciertas clases de aceite y frutas, entre otros. Más tarde, en una coyuntura diferente, hay que incluir en la lista el azúcar y los esclavos.

En lo que se refiere a los contactos comerciales con las regiones marítimas de la Corona de Aragón, dichos contactos están documentados desde la segunda mitad del siglo XIV. Por ejemplo, ya en 1362 el rey Pedro I de Portugal confirmó los privilegios otorgados por su padre a los mercaderes catalanes, proporcionándoles salvoconductos. Más tarde, el cronista Fernán Lopes hace referencia expresa a los mismos. ¿Qué importancia tendría este comercio? Hasta hace poco tiempo, se solía pensar que resultaba poco significativo. Sin embargo, en estos últimos años, se ha comprobado la existencia de contactos comerciales y marítimos de cierta intensidad: existen referencias sobre la exportación regular de pesca y, eventualmente, de vino y cueros. Asimismo, la importancia y la regularidad de estos contactos comerciales pueden ser comprobados a través de la conjunción de tres tipos de factores: en primer lugar, el hecho de que Barcelona era uno de los puertos europeos en donde, a mediados del siglo XV, existía un consulado portugués, en segundo lugar, la presencia constante de mercaderes y armadores portugueses en puertos de la Corona de Aragón desde finales del siglo XIV, tanto en Barcelona como en Valencia y, en tercer lugar, la

información proporcionada por la documentación aragonesa financiera y aduanera.

Para que pueda valorarse con mayor claridad el significado de los contactos comerciales de Portugal con la España mediterránea, consideraré, a continuación, el caso particular de Valencia.

Como afirma Hinojosa Montalvo, en el puerto levantino confluyen dos rutas diferentes: la primera, como escala en la ruta mediterráneo-atlántico, y la segunda, como terminal de la ruta directa entre Portugal y Valencia. Dicho autor afirma que la segunda de las rutas habría sido la más utilizada. Sin pretender poner en duda los fundamentos de esta última afirmación, quiero señalar que, sin embargo, la utilización de Valencia como puerto de escala puede haber tenido, eventualmente, una significación mayor a la que indican a primera vista las fuentes valencianas. Asimismo, este mismo autor apunta la circunstancia de que los barcos portugueses, una vez fondeados en Valencia, pudieran tomar un flete con destino, por ejemplo, a las Baleares, como transportistas al servicio de mercaderes tanto levantinos como mallorquines. Asimismo, podían haber existido otros destinos.

El tráfico entre Portugal y Valencia comenzó a resultar significativo hacia finales del siglo XIV, lo cual también parece poder aplicarse a Cataluña. De esta manera, esta circunstancia anticipa la fecha que la mayor parte de los autores han admitido hasta el momento como inicio de la presencia portuguesa en el Mediterráneo Occidental. En efecto, en lo que respecta a la entrada de Portugal en el mar interior, se han manejado fechas que oscilan entre 1391, propuesta por F. Melis, y principios del siglo XV, como sostienen F. Braudel y J. Heers. En verdad, existen testimonios documentales que hacen necesario remontarse, cuando menos, a 1380: es el caso de la nave portuguesa apresada en el puerto de Valencia a finales de este año, lo que podría corresponder a una represalia por la captura que los barcos portugueses realizaron de embarcaciones cargadas con mercancías catalanas y valencianas. Por otro lado, el tráfico portugués en el puerto de Valencia presenta cierta importancia en los últimos años del siglo XIV y principios del siglo XV, lo que resultaría impensable si no se hubiesen dado los primeros pasos con alguna anterioridad. Por citar un ejemplo, es lo que cabe comprobar a través del análisis del libro de las *Coses Vedades*, referido al primer semestre de 1404.

La estructura de esta navegación tendría un carácter estacional, concentrándose, fundamentalmente, en los meses que van de febrero a abril. Entre los productos transportados, la pesca ocupa el lugar dominante y los demás productos resultan menos significativos, como es el caso del queso, las castañas y el trigo. A partir de la década de 1460, se acentúa el peso de las exportaciones portuguesas que, por entonces, se inscriben en un complejo económico diferente, como ocurre con el caso de los esclavos. Sin embargo, en lo que respecta al período que va hasta mediados del siglo XV, el panorama de los intercambios no resultaría muy diferente del que aparece, por ejemplo, en un documento fechado el 30 de diciembre de 1441, en donde se habla de un barco del infante don Enrique, llamado *Santa Maria*, que arriba a Valencia cargado con cueros, pesca en salazón, paños y otras mercancías menores.

Por otro lado, el monto de las exportaciones que Valencia realiza a Portugal no resulta muy diferente de lo que este reino acostumbraba a exportar. Se trata de productos agrícolas, sobre todo arroz, utensilios domésticos, plomo, herramientas, cáñamo y cierta clase de armas. En algunos casos, existen documentos que hablan del transporte de paños y objetos de cobre.

En cualquier caso, resulta evidente la importancia de este comercio. De esta forma, no es extraño que se hubiesen concedido salvoconductos a los portugueses que se dirigiesen a Valencia, tal como ocurrió en 1462 y que muchos de ellos llegasen incluso a solicitar el estatuto de vecino de la ciudad.

Llegados a este punto, queda por abordar un último aspecto. Aún siendo imposible obtener valores globales en lo que respecta a este comercio, no resulta difícil, sin embargo, reconocer que, en muchas situaciones, tendría una relevancia innegable. En estas circunstancias, ¿en qué medida los intereses económicos, creados y desarrollados por estos intercambios marítimos y comerciales, tuvieron implicaciones en el dominio de las relaciones políticas y diplomáticas de Portugal con el resto de los reinos peninsulares? En otras palabras, ¿acaso resulta posible efectuar una lectura política y diplomática de la realidad comercial y marítima de Portugal en los siglos XIV y XV, especialmente en el ámbito de la Península Ibérica?

Considero que la respuesta es afirmativa y que en un futuro próximo se podrá llegar a una comprensión global de las relaciones exte-

riores lusas en el espacio peninsular. De momento, me limitaré a apuntar algunas de las líneas maestras de dicha comprensión.

Portugal es un país bipolar y esta característica condiciona de forma directa la presencia lusa en la Península Ibérica. Al coincidir Portugal y el norte de España en un mismo espacio atlántico, la relativa debilidad de las relaciones con Galicia y el Cantábrico –comparadas con las que, por entonces, se mantenían con el norte de Europa– convierte a Portugal y a Castilla en rivales en el marco de este mundo atlántico. Al mismo tiempo, existe una convergencia idéntica en lo que se refiere a las relaciones con la parte occidental de Andalucía. De esta manera, la posibilidad de que tales convergencias conduzcan o no a una situación de enfrentamiento, dependerá del modo en que se desarrolla en cada momento el contexto más amplio de la diplomacia internacional. Por el contrario, todo aproxima a Portugal a la Corona de Aragón, dada la intensidad de las relaciones con el oriente peninsular, inscribiéndose, sin dificultad alguna, en el marco de las relaciones lusitanas con el Mediterráneo.

Enfrentados a este panorama, no resulta difícil admitir la existencia de una política comercial portuguesa en la Baja Edad Media en relación con la Península Ibérica, en la medida en que se acepte que la diplomacia lusitana en el marco peninsular tenía, al mismo tiempo, presupuestos e implicaciones de carácter comercial. En estas circunstancias, sólo podían darse tres escenarios diferentes y todos ellos fueron utilizados en la Baja Edad Media. De esta manera, por ejemplo, cuando los intereses comerciales dominaban en el mundo atlántico, en lo que respecta a Castilla se daba una política de signo hostil. Esto es lo que ocurre en la crisis de 1383-1385 y en los primeros años del reinado de Juan I. Cuando dominaban los intereses comerciales del mundo mediterráneo, resulta comprensible que surgiese una política de alianza y amistad luso-castellana: es el caso de Alfonso V entre 1450 y 1470. Finalmente, cuando estas dos clases de intereses se debaten fuertemente entre sí, encontramos una política diplomática poco clara y sin una orientación definida. Es el caso del reinado del rey Fernando.

Ya es tiempo de formular una primera conclusión: como afirmé en un principio, en lo que respecta a este tema y en el estado actual de nuestros conocimientos, es difícil y prematuro avanzar en la pretensión de realizar un esfuerzo sintético. En efecto, aún quedan muchos fondos documentales por explorar, diversas fuentes de información que

clasificar y una serie de problemas varios a considerar. Sin embargo, su importancia parece encontrarse fuera de toda duda. Ciertamente, las relaciones comerciales de Portugal con el resto de los reinos peninsulares en la Baja Edad Media se presenta como un tema del mayor interés. A través del mismo, llegamos a problemas más amplios de la economía y de las relaciones políticas y diplomáticas. Todo lo cual acaba estando relacionado, y constituye el punto fundamental en lo que respecta a la incorporación lusitana en el mundo peninsular de los siglos XIV y XV y, más allá de la Península, en la Europa de aquel tiempo.

En este orden de cosas, resulta relativamente simple profundizar aún más, procediendo a considerar el comercio exterior portugués en el marco más amplio de las relaciones con las diversas regiones de Europa.

Siendo así y para concluir, consideraremos, a título de ejemplo, algunos de los casos más significativos.

En relación con Italia, poseemos noticias acerca de la presencia de mercaderes oriundos de esta región en Portugal desde el siglo XIII (ciertamente, el contrato entre el rey Dinis y Manuel Pessanha, para que este último permanezca en Portugal como almirante en 1317, es el ejemplo más conocido). No hay duda de que sólo a partir de la segunda mitad del siglo XIV, las relaciones comerciales con Italia se harán frecuentes y regulares. En el siglo posterior, el número de salvoconductos y de privilegios otorgados a comerciantes procedentes de diferentes regiones atestigua la progresiva importancia que los italianos tuvieron en el desarrollo del comercio exterior portugués de aquella época. Así, hay varias ciudades que aparecen en un primer plano: Florencia, Génova, Milán, Pisa, Plasencia y Venecia. Apellidos tales como Lomellini, Vivaldi, Usodimare o Bardi aparecen en la documentación manejada, mientras que otros —tales como Marchione— están directamente ligados al comercio y la exportación de productos africanos.

La importancia de estos mercaderes tendría una dimensión tal —actuando directamente sobre el comercio interior, como cabe deducir de las subsiguientes protestas de los comerciantes nacionales— que, en ocasiones, la monarquía estuvo obligada a restringir el ámbito de su intervención (así ocurrió, por ejemplo, en 1365, 1380, 1391, 1401, 1439, 1446, 1449 y 1459).

Entre los productos con los que se comerciaba, cabe citar el oro, la plata, los paños finos, las joyas y piedras preciosas, los productos

textiles, los cueros, la miel, la cera, la fruta, el vino, la sal, los cereales, la pesca y el corcho.

En lo que respecta a Flandes, cuyas relaciones comerciales con Portugal están documentadas desde el siglo XII, dichos lazos parecen haber experimentado un desarrollo progresivo a partir de finales del siglo XIII, con medidas de protección paralelas por parte de los poderes públicos, tanto lusitanos como flamencos. La importancia de este comercio se concretará más tarde (finales del siglo XIV) con la fundación de una factoría portuguesa en Brujas –que tuvo una importancia fundamental en el siglo siguiente– y con la gran cantidad de privilegios concedidos a los mercaderes flamencos por los reyes de Portugal a lo largo de los siglos XIV y XV. En este último siglo, además de Brujas, Gante, Écluse y Amberes se convertirán también en centros en contacto con el comercio portugués.

Entre los productos que se intercambiaban con Flandes, cabe citar –entre las exportaciones– aceite, vino, fruta, sal, pesca, cera, corcho y cueros y, entre las importaciones, manufacturas varias, tejidos, armas, cereales (que en ocasiones también se exportaban), cobre y joyas.

Asimismo, existen documentos que hablan de las relaciones comerciales con el Báltico y la región de la Liga Hanseática (continuas a lo largo del siglo XV, si bien existen noticias acerca de relaciones anteriores –sobre todo en lo que respecta al comercio vinícola– a través de intermediarios flamencos). Los barcos alemanes llegaban a Portugal en flotas (por ejemplo, en 1462, partían simultáneamente de Lisboa 52 naves), trayendo cereales, metales, productos textiles y maderas y, a su vez, se llevaban vino, sal, fruta, cueros, aceite, materias primas para teñir y corcho.

En lo que respecta a Francia, si bien predominaban las regiones de la costa atlántica (sobre todo, Aquitania, Bretaña y Normandía), también estaban representadas numerosas regiones del interior (París, Lille, Lyon, Chartres, Languedoc, Picardía y Provenza). Existen datos acerca de la existencia de relaciones desde los siglos XII y XIII, y todo parece indicar que a finales de este último siglo dichos contactos se intensificaron. Por otro lado, la importancia de los mercaderes portugueses en Francia está demostrada, por ejemplo, por los privilegios que, en los primeros años del siglo XIV les fueron concedidos por Felipe el Hermoso.

La gama de productos con los que se comerciaba obedece a los cánones usuales: importación de paños, cereales, maderas, productos manufacturados y exportación de sal, fruta, vino, corcho y cueros.

3. El contexto diplomático

Una comprensión adecuada de los problemas económicos – fundamentalmente de aquellos que afectan a los aspectos relacionados con las cuestiones comerciales y marítimas– difícilmente pueden ser aprehendidos en toda su dimensión e importancia, si no son evaluadas simultáneamente sus implicaciones en el terreno diplomático. En este sentido, considero que resulta muy útil dedicar algunas páginas a revisar las líneas principales que rigen las relaciones exteriores de Portugal en la Baja Edad Media.

A continuación, voy a asumir esta tarea y pienso hacerlo presentándolas en dos planos superpuestos: primero, mediante la consideración –necesariamente breve– de los principales vectores de la herencia diplomática portuguesa en la transición del siglo XIV al XV y, posteriormente, procediendo a examinar –de manera más analítica y, consecuentemente, más pormenorizada– la evolución de la diplomacia lusocastellana en el siglo XV. Esta segunda parte se justifica debido a la circunstancia de haber constituido el marco diplomático en el cual los descubrimientos hicieron sentir sus efectos de forma más directa, siendo fundamental, por esta razón, conocer los meandros de la política diplomática portuguesa en la Península en aquel entonces.

En lo que se refiere al primer plano, es decir, la visión de conjunto sobre la diplomacia europea, resulta fundamental tener presente que, en esos momentos, Portugal ejerce un papel en Europa en el preciso instante en que la historia política del continente protagoniza las rápidas transformaciones que conducen de la Edad Media a la Era Moderna, lo que implica el recordar necesariamente las realidades histórico-geográficas que caracterizan dicho período. En este contexto –más allá de otros factores que una consideración más detallada debería tener en cuenta– creo que deben destacarse dos clases de circunstancias, profundamente interdependientes: por un lado, el posicionamiento del reino lusitano en la península Ibérica y, por otro, las coordenadas, entonces determinantes, de las comunicaciones entre la Europa del norte

y la del sur. En realidad, ambos factores están presentes ya desde mediados del siglo XIV, constituyendo una constante –con una importancia progresiva– en toda la historia portuguesa del siglo XV hasta principios del XVI.

En términos europeos, el contexto en que se desarrolla esta evolución resulta bien conocido: me refiero a la guerra de los Cien Años. Como es sabido, bajo esta designación se incluyen, de hecho, dos grandes sistemas bélicos diferenciados, no solamente en términos cronológicos, sino también en la medida en que cada uno obedece a problemas políticos y militares autónomos. El primero, que puede denominarse *sistema de guerras de Crécy*, se presenta como un problema de carácter dinástico, consecuencia directa de la muerte en 1328 de Carlos IV de Francia, el último de los hijos de Felipe el Hermoso. Entonces surgen dos candidatos al trono, uno de los cuales es el rey de Inglaterra, Eduardo III. A partir de esta circunstancia, Europa asiste a una serie de conflictos políticos y militares, agravados por la coyuntura de signo negativo que entonces se vivía tanto en el campo económico como social. A partir de una cuestión de naturaleza feudal, surge otra de carácter dinástico que, a su vez, se transforma en el primer gran conflicto europeo.

Cuando a partir de 1336 comienza la guerra en Flandes, ya resulta evidente que es imposible encontrar una solución dinástica, dada la magnitud de las implicaciones políticas y económicas que cada solución suponía. De hecho, por lo que se luchaba, más allá de la sucesión al trono de Francia, era el control del pequeño espacio atlántico que se extendía de la Mancha al Cantábrico. Esta era la herencia aún no resuelta que había dejado el colapso del poder de los Plantagenet.

En este contexto, Portugal procuró mantener inicialmente una política de carácter neutral, paralela a la practicada por Alfonso XI de Castilla, pero la derrota francesa de Crécy en 1346 imposibilitó dicha posición. A partir de entonces –y hasta el año 1386– el país se vio obligado a practicar una diplomacia extraña, aparentemente con poca coherencia, puesto que siempre dependía de la evolución de la coyuntura europea. Más allá de las frecuentes fluctuaciones, existía de hecho, una preocupación fundamental: Portugal procuraba garantizar diplomáticamente la libertad de navegación atlántica que le asegurase el acceso a los mercados del norte. De acuerdo con las cambiantes circunstancias, destacó una postura más favorable a la aproximación a

Inglaterra o, por el contrario, una postura más inclinada a la amistad con Castilla. Pero en el fondo siempre se mantuvo esa preocupación. Cuando, debido a la evolución de la guerra europea, los términos de esta dualidad –Inglaterra o Castilla– se volvieron imposibles de conciliar (lo que ocurrió durante el reinado del rey Fernando, 1367-1383) y, por consiguiente, se hizo imprescindible optar por uno de los bandos, Portugal se encontró en la difícil situación de tener que decidir con una capacidad de maniobra cada vez más limitada. De hecho, el reino luso no tenía medios para imponer una política de manera unilateral, por lo que apenas podía aprovechar a su favor las oportunidades que le ofrecían las alianzas europeas.

Si bien hasta 1369, cuando aún no se había producido la derrota inglesa en el Atlántico, era posible practicar una discreta política favorable a Inglaterra, a partir de entonces, la supremacía de la marina vasca (de la cual, el momento más significativo es la capitulación inglesa en La Rochelle en 1372), forzó a Portugal a invertir su posición en un sentido pro-castellano. De hecho, el rey Fernando no podía hacer otra cosa que negociar con los señores del Atlántico (o sea, Castilla) la libertad de navegación para el comercio lusitano. El tratado firmado en 1373 entre Portugal y Castilla se extiende a Francia, y revela un claro posicionamiento anti-inglés. Políticamente, Portugal entra en el área de influencia castellana. Poco tiempo después, el Tratado de Salvaterra de 1383, también firmado con Castilla, representa –y la expresión no me pertenece–

> ...la incorporación lusitana en el sistema de monarquías que, bajo la orientación castellana, controlaría el comercio y la navegación entre el mar del Norte y el estrecho de Gibraltar.

Sin embargo, en la década de los 80, la situación europea se alteró profundamente. El cisma de la Iglesia católica de noviembre de 1378 acentuó la división (confiriendo un carácter de obediencia religiosa al posicionamiento diplomático internacional) y, asimismo, Inglaterra modificó su política en relación con la Península Ibérica. Este último aspecto tuvo enormes repercusiones en la futura evolución de la política lusitana. En efecto, Juan de Gante (hijo de Eduardo III y verdadero mentor de la política británica a partir de 1377) defendió –y acabó por imponer este punto de vista– la idea de que el futuro de

Inglaterra pasaba por la prosperidad de su comercio exterior y que la resolución de esta exigencia se decidiría, en último término, en el marco de la Península Ibérica. De esta manera, se explica que Portugal haya estado sujeto entonces a una serie de presiones divergentes, a las que le fue muy difícil resistir.

Internamente, el país se dividió. En apariencia, la duplicidad constituyó la tónica dominante: por un lado, mantuvo contactos con Inglaterra, y por otro renovó los lazos con Castilla. En un primer momento, parece haber prevalecido esta última postura. Fallecido el rey Fernando, Juan I de Castilla (casado con la hija y heredera del monarca portugués) se presenta como la opción con mayores posibilidades. Sin embargo, la alternativa inglesa acabó por imponerse. Entre 1383 y 1386, una sucesión extremadamente rápida de acontecimientos bélicos y diplomáticos puso a Portugal del lado de Inglaterra. Me estoy refiriendo a la batalla de Aljubarrota (agosto de 1385), con la victoria de las fuerzas portuguesas sobre las castellanas y, sobre todo, al Tratado de Windsor (mayo de 1386), en donde se formaliza la alianza con Inglaterra.

Este tratado constituyó el fundamento diplomático de una alianza que habría de perdurar en la historia moderna y contemporánea de Portugal y ha sido justamente valorado como tal. Por primera vez, tal como destacó Jorge Borges de Macedo,

> ...Portugal se daba cuenta de las consecuencias de fundamentar su independencia en fuerzas exclusivamente peninsulares, en combinaciones dinásticas o en alianzas mal definidas.

Este acuerdo tenía el propósito de evitar dichos inconvenientes. A decir verdad, resulta muy importante, precisamente porque actúa como marco en donde se sitúa, a principios del siglo XV, la integración de Portugal en la Europa de aquel entonces. En efecto, el Tratado creó los instrumentos diplomáticos que permitían asegurar la libertad de acceso de Portugal a las rutas marítimas atlánticas. Es decir, en la perspectiva de los intereses lusitanos, constituyó la respuesta adecuada a los problemas derivados de la integración de Portugal en los lazos marítimos de la Europa del sur con el norte. El matrimonio en 1387 de la hija de Juan de Gante con Juan I, el monarca portugués, constituyó la expresión matrimonial de esta nueva realidad.

De esta manera, Portugal entró en siglo XV con una posición europea pro-británica y, consecuentemente, anti-castellana. Es una situación comprensible en términos coyunturales (hasta 1411 no se firmó la paz con Castilla), pero que, de ningún modo, resuelve el problema de fondo: la posición del reino en el contexto ibérico. En este contexto, Portugal se enfrenta a la necesidad de lograr un nuevo equilibrio en la Península Ibérica, ya que los responsables de la política lusitana eran conscientes de que si bien la victoria de Aljubarrota en 1385 había marcado una dirección en términos coyunturales, ahora era necesario proporcionar otra base a la autonomía portuguesa con respecto a Castilla, que no fuese el resultado exclusivo de una victoria militar.

Además, este problema, siendo aparentemente específico de los reinos peninsulares, al mismo tiempo y debido a sus implicaciones, constituyó uno de los factores más relevantes de la política europea de la época. La Península, en aquellos momentos dividida en tres grandes monarquías (Portugal, Castilla y la Corona de Aragón), se transformó en uno de los foros en donde se debatieron algunos de los problemas fundamentales de la Europa occidental de la primera mitad del siglo XV. En términos globales, se trata de los problemas que subyacían al segundo sistema bélico de la guerra de los Cien Años, conocido con el nombre de guerra de Azincourt. En otras palabras, dichos problemas encontraron en el mundo peninsular uno de sus focos de tensión más intensos.

Fernando de Antequera (hermano de Enrique III de Castilla y futuro Fernando I de Aragón) fue, probablemente, uno de los responsables políticos peninsulares que vio de forma más prematura y clara las implicaciones que se derivarían de la alteración de dicha coyuntura. Al tomar conciencia de que se imponía modificar la política atlántica practicada hasta entonces por Castilla a lo largo de la guerra de los Cien Años, el príncipe castellano comprendió que dicha ruptura implicaría desvincular las alianzas diplomáticas –que deberían continuar favorables a Francia– de las estrategias comerciales que, a partir de ahora, debían ser favorables a Inglaterra. Este programa, verdadero motor de muchas de las opciones políticas que se dieron en la Península Ibérica a lo largo del siglo XV, implicaba dos consecuencias simultáneas: primero, la pacificación de las rutas atlánticas y, en segundo lugar, una mayor sensibilización de los intereses de los reinos peninsulares (fundamentalmente de Castilla y Portugal) para con las regiones más

meridionales de Europa. En Portugal, esta nueva orientación, si bien tímidamente, fue iniciada ya en tiempos de Juan I, pero no hay duda de que fue desarrollada y coherentemente practicada a lo largo de los siguientes cincuenta años por su hijo y su nieto (Duarte y Alfonso V).

En Europa, a pesar de la victoria británica en la guerra de Azincourt (1415), la evolución de los acontecimientos provocó una retirada progresiva de los ingleses, razón por la cual, el Atlántico experimentó una fase de subordinación progresiva. Ya en la primera mitad del siglo xv, con la pacificación atlántica, el reino lusitano tuvo posibilidades de intensificar sin dificultad alguna sus lazos políticos y económicos con las potencias del norte. En este contexto, el casamiento de Isabel de Portugal, hija de Juan I, con Felipe el Bueno, duque de Borgoña, en enero de 1430, constituyó la expresión matrimonial de lo que cabe considerar como el gran sentido de la oportunidad de la Corona lusitana. En el transcurso de la interminable y confusa guerra en Francia, hacía ya algunos años que la casa de Borgoña se perfilaba —a pesar del carácter heterogéneo de su constitución territorial— como una potencia europea de primera magnitud. En aquellas circunstancias, una opción tal no deja de ser significativa. En efecto, la guerra de los Cien Años culminaría prácticamente después de la Conferencia de Arrás en 1435.

Asimismo, resulta interesante llamar la atención sobre la circunstancia de que, más allá de todos los antecedentes que eventualmente, se puedan citar, fue durante la década de los 30 del siglo xv cuando, en términos globales, se alteraron las condiciones de la integración de Portugal en Europa. Para comprenderlo es importante recordar la aproximación del final de la guerra europea, ya citada. Asimismo, resulta importante considerar circunstancias de otro tipo, más relacionadas con la alteración de la estructura de las rutas comerciales entre el norte y el sur y con la progresiva importancia que adquiere para la Europa meridional el control del comercio africano.

Por todo ello, resulta perfectamente comprensible que en estos años Portugal comience a desarrollar una estrategia ofensiva en la Península Ibérica, orientada fundamentalmente hacia la problemática del mundo mediterráneo. En efecto, el país lusitano, situado a medio camino entre el Mar del Norte e Italia, mostró una tendencia cada vez mayor a privilegiar el acceso al Mediterráneo Occidental. En otras palabras, las relaciones con la Península Ibérica se transforman para Portugal en un problema de carácter central que resulta preciso acometer.

Esta orientación tiene una vertiente militar en Marruecos, bastante bien conocida: iniciada en 1415 con la expedición victoriosa de Ceuta y continuada más tarde con el desastre de Tánger (1437) y la conquista de Alcacer Ceguer (1458) y Arzila (1471), por citar tan sólo algunas de las empresas más significativas. Pero también está presente en otros muchos aspectos, que no son tan bien conocidos. Es el caso de la importancia otorgada a los asuntos de Granada (fundamentalmente en lo que atañe al puerto de Málaga), de Valencia, Cataluña y también de Italia (en donde Génova se perfila como un polo en torno al cual se desarrollarán contactos económicos y diplomáticos cada vez más significativos).

Probablemente, el área en donde incide de forma más intensa la citada estrategia de Portugal es el reino de Castilla, lo que puede explicarse fácilmente por una serie de exigencias geográficas. La experiencia, desde principios del siglo, demostraba la imposibilidad de llevar a cabo una política europea en la región, sin tener en cuenta la realidad de la monarquía castellana. La política matrimonial de la Casa Real portuguesa, procurando establecer lazos con Aragón, situación típica de finales de los años 20, constituyó un primer y tímido paso, pero que más tarde se convertirá en un mérito del rey Duarte (1433-1438), al decidir establecer las bases de la normalización de las relaciones de Portugal con los demás reinos de la Península Ibérica. En verdad, el hecho de percibir la inviabilidad de una política de estas características sin una alianza profunda con Castilla, fue el gran mérito del reinado de Alfonso V (sobre todo a partir de 1448).

En efecto, a mediados del siglo XV, la fisonomía de la Península presenta un aspecto muy diferente de la que tenía cincuenta años antes, cuando Portugal firmó el Tratado de Windsor. En consecuencia, el carácter de la integración de Portugal en Europa también resulta diferente. Por ejemplo, de un reino de Castilla empeñado en la guerra de los Cien Años y enemigo de Portugal, se pasa a una pacificación de las relaciones luso-castellanas, una vez concluido el gran conflicto europeo. De una Corona de Aragón gobernada por el último monarca de la casa condal de Barcelona, se pasa a una monarquía de la casa de Trastámara empeñada en un ambicioso proyecto de hegemonía exterior. A mediados del siglo XV se tenía la sensación de que los responsables políticos peninsulares eran plenamente conscientes de que los problemas generados por la evolución de los acontecimientos desde

comienzos de siglo, sólo habrían contribuido a agravar la incapacidad manifestada por las monarquías ibéricas para resolver de forma unilateral la problemática peninsular de aquel entonces.

En este orden de cosas, la monarquía portuguesa define —a mediados del siglo— una estrategia diplomática europea que, en líneas generales, se limita a asumir de forma consciente la realidad de la incorporación del país a la vida continental. Por sus consecuencias, dicha estrategia habría de determinar en gran medida la evolución futura de Portugal hasta entrado el siglo XVI. Teniendo antiguos lazos con las regiones del norte, progresivos contactos con el Mediterráneo Occidental y poseyendo, al mismo tiempo, intereses crecientes en el Atlántico africano, los responsables que regían los destinos del país se vieron obligados a desarrollar una política europea de carácter polivalente, en la cual cabe distinguir una característica que, probablemente, constituye la mayor *originalidad* europea del Portugal de aquella época: la necesidad de articular la enorme diversidad de solicitudes, hecho que se deriva de la circunstancia de que el país poseía intereses en prácticamente todos los mares transitados en aquella época, desde el Mar del Norte al Mediterráneo y desde el golfo de Guinea al de Vizcaya. Resulta obvio que una pequeña potencia, enfrentada a una dispersión de tal magnitud, sólo podía optar por la neutralización de algunos polos, mediante una política de colaboración pacífica con los poderes dominantes.

En este contexto, Flandes asume cada vez más el papel de intermediario preferencial en lo que respecta a la diplomacia portuguesa en el norte y en el centro de Europa. Las buenas relaciones con Inglaterra o Francia se mantuvieron, sin descuidar, al mismo tiempo, las sostenidas con potencias regionales tales como Bretaña. El matrimonio de la hermana del rey Alfonso V, Leonor, con el emperador alemán Federico III en 1451, favorecido por la ayuda de intermediarios flamencos y aragoneses, constituye un buen ejemplo de estos lazos pacíficos, pero que suponían una serie de efectos prácticos.

Pero he aquí, en el marco peninsular en donde a partir de la segunda mitad del siglo y debido a las razones anteriormente expuestas, que la diplomacia portuguesa se empeña con mayor intensidad. Esto se traduce en una gran multiplicidad de medidas concretas, entre las cuales cabe destacar, por un lado, la confluencia política en relación a las comunicaciones marítimas —fundamentalmente entre el Mediterráneo y el Atlántico— y, por otro lado, el importante acuerdo matrimo-

nial concretado en 1455 con el enlace entre Enrique IV de Castilla y la hermana del rey de Portugal. He aquí un conjunto de elementos que nos permiten ver detrás de esta alianza un fuerte componente de estrategia económica al cual no habría resultado ajena la preocupación por el control del comercio norteafricano.

A decir verdad, esta política no resulta extraña a la problemática derivada de los primeros descubrimientos en el Atlántico y, si bien en este terreno los resultados positivos son bien conocidos, en el marco europeo no alcanzó el éxito esperado. Tal como fue diseñada la década de 1450, la estrecha alianza con Castilla habría conducido a una incorporación natural de ambos reinos en una misma unidad dinástica. Esto no fue posible por muchas y variadas razones, entre las cuales, una de las más significativas se deriva de los términos en que dicha política fue puesta en práctica tanto por Portugal como por Castilla.

En el caso que nos ocupa, fundamentalmente, resulta importante considerar la perspectiva portuguesa, en la medida en que iba ser en este lado en donde dicha política sería asumida en términos globales, con una orientación coherente al servicio de una estrategia que respetara (así pensaban por lo menos los responsables políticos de entonces) los intereses lusitanos. En otras palabras, esto quiere decir que la diplomacia portuguesa en la Península en el siglo XV se presenta –más allá del carácter específico de su concreción– como una respuesta al problema central de la organización del poder, común a cualquier potencia: cómo proyectar exteriormente sus propios intereses. En este sentido, cuando hago mención de la política diplomática portuguesa del siglo XV, pienso fundamentalmente en la proyección exterior de determinados intereses lusitanos, es decir, en las condiciones en que Portugal, en un momento dado, *ejerce poder* en el exterior, con sus éxitos y fracasos.

Por esta razón, la consideración de la estrategia política portuguesa en la península en aquel entonces permite comprobar en qué medida se decidían, en el marco geográfico de la Península Ibérica, los principales problemas referidos al espacio portugués.

Veamos de qué forma aconteció esto último. Para ello, resulta imprescindible analizar con cierto detenimiento el desarrollo de los acontecimientos, concretando de esta manera, el otro plano en que se desenvuelve la política exterior portuguesa a lo largo del siglo XV, a lo cual me referí anteriormente.

En este contexto, conviene recordar que esta política diplomática se enfrenta con una Península en donde coexisten, además de Portugal, otras dos entidades de gran importancia: Castilla y la Corona de Aragón. Esta disyuntiva tiene una serie de implicaciones en la política lusitana, en la medida en que explica las dos grandes líneas estratégicas que estarán presentes en el país a lo largo del siglo xv.

Una de dichas estrategias defiende la penetración portuguesa en el Mediterráneo a partir del dominio de las bases del estrecho de Gibraltar: es la que conduce a la empresa de 1415, la que aboga por la conquista militar del reino de Granada y la que impone la defensa de Ceuta en la década de 1430. En términos diplomáticos, es la corriente que promueve una aproximación a Castilla, puesto que contra la voluntad del reino castellano resultaría impensable controlar el estrecho.

La otra estrategia entiende que la presencia lusitana en el Mediterráneo se debe orientar hacia el control de las principales líneas de comunicación entre el norte de África y las ciudades marítimas del continente europeo: es la corriente que promueve la «invasión» del mar interior por barcos corsarios portugueses (de la cual se hablará) y es, precisamente, la que manifiesta un interés menor por el control militar de las plazas africanas. Probablemente, estaba inspirada en los planes del duque de Borgoña, y en estrecha conexión con ellos. Sin embargo, dicha estrategia presenta grandes exigencias: era más ambiciosa que la anterior y, resultando insuficientes los apoyos del estrecho, se hacía indispensable disponer de otras bases en el Mediterráneo. Por ello, la manifestación diplomática de esta estrategia es la alianza con la monarquía aragonesa; entre otras, se pone el interés fundamentalmente en dos ciudades de la Corona de Aragón (Barcelona y Valencia).

En este sentido, resulta inevitable formular dos preguntas: ¿cómo se defendieron los intereses portugueses?, ¿por qué razón alcanzaron el éxito o fracasaron? La respuesta no es simple. La interpretación de una realidad tan compleja exige la realización de una investigación en varios niveles. Resulta imposible evadir la utilización de una argumentación basada en los hechos que procure establecer un nexo coherente en medio de la multiplicidad de los pequeños y grandes acontecimientos que pueblan la vida política peninsular de aquella época. En este caso, son tres los niveles a través de los cuales las preguntas expuestas encontrarán una respuesta satisfactoria:

¿Qué problemas existían en la España del siglo xv? ¿Por qué y en qué medida dichos problemas afectan a la realidad portuguesa? ¿En qué medida los intereses portugueses (¿cuáles?, ¿defendidos por quién?) necesitan una proyección peninsular para llevarse a buen término?

En lo que se refiere a las respuestas correspondientes al primer nivel (¿qué problemas existían en la España del siglo xv?), resulta fundamental destacar la importancia de los años que van de 1407 a 1412. En este período, Fernando de Antequera, hermano de Enrique III, toma parte en la regencia de Castilla. Durante este tiempo –y aquí reside su relevancia– se pretende dar un giro a la política económica y diplomática atlántica practicada hasta entonces por los responsables castellanos, desvinculando los objetivos comerciales –ahora favorables a Inglaterra– de las alianzas diplomáticas, que se pretende que continúen favorables a Francia. Como se sabe, este programa político fue abortado, sobre todo a partir de 1419. Sin embargo, dejó marcas indelebles que se tradujeron en un deseo creciente por pacificar las rutas atlánticas, perturbadas por las hostilidades, y la traslación de los intereses de Castilla en dirección a zonas más meridionales.

Al resultar imposible describir la sucesión de los acontecimientos de forma detallada, me limitaré a subrayar tres momentos que considero tienen una importancia especial.

El primero, es el golpe de estado de Tordesillas de julio de 1420. El paso dado por el infante don Enrique de Aragón comportaba mucha gravedad; al capturar al monarca castellano, el infante aragonés introdujo la fuerza como instrumento de acción política adyacente a la realeza y representó, de esta manera, el inicio de un amplio período de la historia castellana que se caracterizó por las constantes luchas internas –y, en algunos momentos, auténticas guerras civiles– que sólo terminarán en tiempos de los Reyes Católicos. Pero he aquí que el golpe de Tordesillas tiene, además de ésta, otras dos consecuencias: por un lado, posibilita la entrada de Álvaro de Luna en la escena política, y por otro, supone el comienzo de un proceso que conducirá a la permanente internacionalización de los problemas internos de Castilla.

Los años que siguen al golpe de Tordesillas –fundamentalmente la década de 1420– también tiene un innegable interés para la historia portuguesa, en la medida en que, en dicho proceso de internacionali-

zación progresiva de los problemas castellanos, Portugal aparece como una pieza importante del juego.

En Castilla, Álvaro de Luna fue quien comprendió en fecha más temprana la importancia de Portugal. Posteriormente, a partir de 1421, el futuro valido castellano procurará evitar que los infantes de Aragón encuentren apoyo en los reinos vecinos. De esta manera y para cumplir dicho propósito, se llevó a cabo una política de pacificación con Francia, Granada y, como dije anteriormente, Portugal.

Sin embargo, la aproximación a Portugal presenta ciertas dificultades, puesto que desde los remotos tiempos de Jaime I de Aragón, la monarquía lusitana se mostraba proclive a lograr la amistad con la corona aragonesa para equilibrar la excesiva dependencia geográfica de Portugal con respecto a Castilla. Como decía Zurara, los portugueses, «...por una parte, estamos cercados por el mar y, por la otra, tenemos el muro del reino de Castilla».

La rápida sucesión de los acontecimientos en la segunda mitad de la década de 1420 terminó evolucionando de forma favorable a los hijos de Fernando de Antequera. Aparentemente, a partir de 1428 hay un compás de espera, en el cual Portugal aparece como un elemento de esa cadena que los aragoneses pretenden extender por toda la Península Ibérica. Así, los matrimonios de Leonor de Aragón con el heredero del trono de Portugal y de Isabel de Urgel con el duque de Coimbra, celebrados en este período (1428), deben ser contemplados en el contexto de lo que parece ser la victoria del plano de la hegemonía peninsular, movimiento iniciado con anterioridad por Fernando de Antequera.

Poco tiempo después, cuando la ruptura del débil equilibrio político entre las facciones rivales en Castilla esparce amenazadoras nubes de guerra con Aragón, y cuando en ambos reinos se procura reforzar las amistades exteriores (Aragón con Inglaterra y Castilla con Francia), Portugal será sometido a una fuerte presión por parte de Castilla y Aragón. La partida parece ganada por el bando aragonés: la monarquía portuguesa se asocia a la gran concordia peninsular de 1429, que, como vio acertadamente Zurita, «fue una muy estrecha confederación y alianza y en contra del rey de Castilla».

De esta manera, en estos años, la monarquía portuguesa, a pesar de una innegable inclinación pro-aragonesa, fue capaz de sostener una política de buena vecindad con ambos reinos sin llegar a comprome-

terse de forma irreversible con ninguno de ellos. Lo cual, por otro lado, convenía a los gobernantes castellanos, que aprovecharon la pacificación general para asegurar la neutralidad portuguesa de manera definitiva.

Se trata de la reconciliación formal con Portugal firmada en los años 1431 y 1432. Dicho tratado cierra definitivamente una fase de la historia de ambos reinos peninsulares, caracterizada por una serie de enfrentamientos que arrancan desde mediados del siglo anterior. En este año se establecen las coordenadas de una aproximación mutua que condicionará gran parte de la evolución política posterior. Sin embargo, no cabe reducir este acuerdo luso-castellano a los estrechos límites entre las relaciones de las dos monarquías, sino que conviene encuadrarlo en el ámbito más amplio del ordenamiento europeo de Castilla preconizado por Álvaro de Luna, probablemente paralelo al que el rey Duarte patrocinaba para Portugal.

Al parecer, con Álvaro de Luna asistimos a una renovación de la política de Fernando de Antequera, con una diferencia: ahora, esta política (pacificación en el Atlántico y orientación hacia el Mediterráneo) no se manifiesta mediante una ampliación de los lazos familiares, sino a través de una estrecha colaboración con la monarquía portuguesa. En esta etapa final de la guerra de los Cien Años, a los ojos de los mandatarios castellanos, la amistad portuguesa se evalúa en el contexto general de una paz atlántica que aproxime a Castilla a sus enemigos tradicionales, tales como Inglaterra, Flandes, la Liga Hanseática o Bretaña.

El segundo momento importante que deseo destacar, radica en la situación luso-castellana a partir de 1438. ¿Qué ocurre en 1438? En ambos reinos se produce una ruptura de la oligarquía dirigente. Veamos, por ejemplo, el caso de Portugal.

En Portugal, la situación se altera profundamente con la muerte del rey Duarte. Doña Leonor queda como la única albacea y regente durante la minoría de edad del futuro monarca. Entonces, la lucha por el poder coincide con la amenaza de que Portugal fuese engullido por la estrategia de los Trastámara. Como consecuencia de las luchas iniciadas tras la muerte del rey, la reina es expulsada del país y el duque de Coimbra accede al control del poder. A decir verdad, doña Leonor acabará por ser víctima de la lucha entre las dos facciones que pretenden utilizarla en su favor.

Don Pedro –o quien le aconseja– revela poseer una especial capacidad para comprender lo que ocurre en aquellos momentos en Castilla y, asimismo, intuir qué bando está en condiciones de controlar la situación. Entonces, Portugal emprende el camino de una alianza con Álvaro de Luna, es decir, con Castilla, en absoluto contraste con la neutralidad pro-aragonesa que caracterizó la política del rey Duarte.

En este momento, coinciden dos circunstancias que, muy probablemente, no resultan ajenas a este proceso de acentuación de la aproximación luso-castellana: por un lado, la firma en Brujas, el 6 de abril de 1443, de la paz definitiva de Castilla con la Liga Hanseática, lo cual, como se sabe, normalizaría en el futuro las comunicaciones marítimas en el Atlántico; por otro lado, la carta que prohíbe a cualquier embarcación ir más allá de Bojador sin la debida autorización del infante don Enrique, del 22 de octubre de aquel mismo año, con todo lo que ello implica.

Aparentemente, estas tres cosas (relaciones luso-castellanas más estrechas, la pacificación de las rutas del Atlántico Norte y la concesión de las rutas africanas en régimen de monopolio al infante lusitano) están ligadas entre sí, confirmando, de esta manera, la existencia de una relación de dependencia mutua entre la diplomacia ibérica de Portugal y las navegaciones oceánicas.

Se trata de años decisivos en este proceso de las relaciones diplomáticas de Portugal con los demás reinos peninsulares: 1443-1448. Hasta este momento, era la política castellana la que explicaba la necesidad de lograr el apoyo portugués, pero a partir de entonces, la diplomacia portuguesa en relación a Castilla pasa a tener una dinámica propia en la cual los empeños lusitanos –progresivamente motivados por razones de carácter ideológico (y las ideologías no conocen fronteras)– resultan cada vez más fuertes y claros...

De esta manera, llegamos –y éste es el tercer momento a comentar– a los años de 1448-1450, que, en otros trabajos denominé *ciclo de Alfarrobeira*. Se trata de un bienio en el transcurso del cual los acontecimientos en Portugal, Castilla y Aragón están íntimamente relacionados, siendo la batalla de Alfarrobeira (mayo de 1449) el momento culminante de todo el período.

En Castilla, la situación se complica a partir de 1446, pero los acontecimientos se aceleran en mayo de 1448, cuando en Záfraga –en medio de un ambiente de aparente reconciliación–, Álvaro de Luna

ordena capturar algunos de los miembros más importantes de la nobleza castellana. Gesto de tiranía –como pregona la propaganda enemiga–, se trata, en el fondo, de un golpe a la desesperada. El detonante del golpe de Záfraga se encuentra en la realidad que Portugal vive aquel año. Ante la cercanía de la mayoría de edad de Alfonso V, el abandono del poder por parte del regente resulta inminente –lo que ocurre en julio de 1448–. Indudablemente, el cambio de gobierno que se prevé en Portugal tiene una orientación política que resulta hostil al condestable de Castilla.

De esta manera, el golpe castellano de Záfraga –que se produjo en mayo– y el cambio de gobierno en Portugal –en julio– están profundamente relacionados. Álvaro de Luna alimentaba menos ilusiones que el duque de Coimbra acerca de las posibilidades de un «pedrismo sin don Pedro», una vez que éste abandonase el poder. De esta manera, el valido castellano, desesperado, conociendo la amenaza que puede llegar a representar Portugal, opta por un golpe de mano radical. Sin duda, se trataba de una medida preventiva.

Así, cabe ver cómo se crean las condiciones para que la evolución política de los reinos peninsulares se relacione mediante un sistema de alianzas que alcanzan una dimensión ibérica: por un lado, la alianza del duque de Coimbra con Álvaro de Luna, renovada en el verano de 1448; por otro –en franca oposición a la anterior– la alianza del rey de Portugal con los Trastámaras de Aragón y Navarra y con el príncipe de Asturias, firmada en enero de 1449.

Resulta interesante considerar esta doble vinculación, ya que de esta manera podremos comprender los acontecimientos que se dan en la Península a partir de 1448.

En Portugal –en mayo de 1449– sin ninguna clase de auxilio castellano, el infante don Pedro es derrotado y asesinado por sus enemigos en la batalla de Alfarrobeira. Desde una perspectiva ibérica, se trata del golpe mortal para Álvaro de Luna y un paso decisivo en el proceso desencadenado en Záfraga.

El *ciclo de Alfarrobeira* concluye en febrero de 1450, cuando el rey de Portugal manifiesta su desacuerdo con los elementos más radicales de la oligarquía nobiliaria castellana. De forma consciente o no, Alfonso V actúa a favor del príncipe de Asturias, cada vez más interesado en la constitución de un tercer partido, que se sitúe entre los infantes de Aragón y Álvaro de Luna.

En los años sucesivos –desde 1450 a 1453– se preparará– tanto en Portugal como en Castilla– la caída de Álvaro de Luna. Explicaré este particular desde una perspectiva histórica portuguesa.

Al rey de Portugal le interesaban fundamentalmente dos cosas: por un lado, asegurar la presencia y la influencia lusitana en el reinado de Castilla –es la herencia dejada por el infante don Pedro– y por otro, evitar que la amistad luso castellana adquiriese una dimensión ideológica –en esto se apartaba de la herencia del duque de Coimbra.

La consecución de estas dos exigencias obliga a Alfonso V a impedir que Castilla fuera dominada por el partido aragonés. Por un lado, la desaparición de Álvaro de Luna negaría al monarca portugués el gran triunfo que constituiría la posibilidad de abrir un nuevo frente hostil contra el valido; por otro, la victoria del rey de Navarra en Castilla significaría el recrudecimiento de las pasiones ideológicas en la Península. Así, se comprende por qué razón el rey de Portugal, en un primer momento, no tiene interés alguno en la eliminación de Álvaro de Luna.

Resulta fundamental señalar que la actitud de Alfonso V sólo se alterará con las negociaciones del casamiento del futuro rey de Castilla, entonces príncipe de Asturias, con la propia hermana del monarca portugués, Juana.

Estamos en 1452. Enrique de Asturias estaba casado entonces con la hija del rey de Navarra, pero asimismo estaba firmemente dispuesto a apartarse políticamente de su suegro. Su decisión de anular el matrimonio con Blanca de Navarra es, de esta forma, la expresión de una decisión política, para la cual precisaría del apoyo lusitano. El instrumento es el matrimonio: Enrique se casaría con la hermana del monarca portugués. Una vez que se decide, los interesados están en condiciones de extraer las consecuencias de la nueva situación: en cuanto el heredero de Castilla se libere, con toda tranquilidad, de los vínculos que lo ligan a la princesa navarra, la eventual unión de Enrique con Juana de Portugal no sólo se presenta como una vía más fácil y más fructífera para que el monarca lusitano desarrolle su política castellana, sino que también convierte toda la política de equilibrio que se practicaba desde 1449 en algo absolutamente inviable. En otras palabras, Alfonso V de Portugal deja de estar interesado en la supervivencia de Álvaro de Luna.

En este sentido, en 1453 todo se vuelve más claro. Álvaro de Luna es apresado en abril; en mayo se publica la sentencia de nulidad del matrimonio del príncipe de Asturias con Blanca de Navarra; en junio, Álvaro de Luna es ejecutado y en agosto, el secretario del rey de Portugal llega a Castilla para ultimar los detalles del nuevo casamiento de la hermana de Alfonso V con el heredero del reino vecino...

En este momento, se asiste al final de un capítulo en la historia de las relaciones diplomáticas luso-castellanas que, en términos cronológicos, ocupa la primera mitad del siglo xv. Ahora, la fisonomía de la Península resulta muy diferente de la que tenía 50 años antes.

De esta manera cabe regresar a la pregunta inicial: ¿qué problemas existían en la España del siglo xv?

La respuesta no parece excesivamente difícil de esbozar: se trata de los problemas generados en el transcurso de estos 50 años, creados por la lucha entre la nobleza y la monarquía, derivado de la pacificación atlántica y de la progresiva importancia otorgada al mundo mediterráneo, así como los problemas derivados del desequilibrio económico en las transacciones comerciales entre el norte y el sur. Todo esto se agrava debido a la incapacidad manifestada por las monarquías peninsulares para resolver —cada una por su lado— la problemática ibérica de aquel entonces.

En un momento dado, Alfonso V de Portugal y Enrique IV de Castilla proponen conjuntamente una solución y se disponen a ponerla en práctica. ¿Cómo? Esto constituye el tema del segundo nivel de respuesta acerca del cual traté en páginas anteriores, cuando me preguntaba por qué y en qué medida estos problemas afectaban a la realidad portuguesa.

Para comprender el desarrollo de esta cuestión, conviene hacer una pequeña disgresión y reflexionar acerca del papel de Portugal en la vida política peninsular cuando desaparece Álvaro de Luna, es decir, a principios de la segunda mitad del siglo xv.

En primer lugar, encontramos que Castilla está íntimamente ligada a Portugal. Esta es la herencia dejada por el valido. En segundo lugar, resulta importante señalar que este peso de Portugal en la política castellana domina todo el reinado de Enrique IV. Es preciso tener presente que la alianza luso-castellana se plasma en el contexto de la ruptura con Juan de Navarra, futuro rey de Aragón. De esta manera, la anulación de los vínculos matrimoniales de Enrique con Blanca de Na-

varra, en 1453 y su unión con Juana de Portugal en 1455, constituyen la expresión de una alteración sustancial en la orientación política de la monarquía castellana. Por consiguiente, en la actuación del monarca castellano cabe ver una orientación pro-lusitana como piedra angular de todo su programa político. Ahora bien, esta lusitanofilia de Enrique IV implica dos cosas:

En primer lugar, existe un acuerdo en lo que respecta al Atlántico, (es la bula *Romanus Pontifex* de 1455, que otorga y reserva a los portugueses el derecho de navegación más allá del cabo Bojador). Puesto que se trata de un acuerdo que afecta que al *Atlántico horizontal*, se traducirá en una confluencia luso-castellana en lo que respecta al Mediterráneo.

En segundo lugar, la alianza luso-castellana –por lo menos en lo que respecta a Castilla– posee, de hecho, una dimensión anti-aragonesa. Por tanto, dicha circunstancia determina que uno de los propósitos políticos primordiales del rey aragonés sea destruir dicha alianza. Juan II no puede estar dispuesto a aceptar la amistad entre Enrique IV y Alfonso V, porque ello supondría sacrificar de forma ineludible sus objetivos en la meseta.

El mostrar cómo se desarrolla este proceso implicaría demasiado tiempo. En el fondo, supondría examinar todo el reinado de Enrique IV de Castilla y de Juan II de Aragón, más allá de la inevitable referencia a Alfonso V de Portugal. Esto superaría el marco propuesto por el presente trabajo. De esta manera, en este punto en concreto también me limitaré a destacar aquello que tenga una especial relevancia.

Comenzar por recordar la subida al trono aragonés, en 1458, del segundo hijo de Fernando de Antequera, duque de Peñafiel, rey de Navarra y, a partir de este momento, Juan II de Aragón. El conflicto castellano de la primera mitad del siglo XV –entre la nobleza y la monarquía– adquiere ahora, más que nunca, una dimensión internacional: es el conflicto entre el monarca castellano y el aragonés.

En medio de todo ello, Portugal, aliado potencial cuya amistad procuran lograr ambos lados, no consigue, a pesar de haberlo intentado, liberarse de la dependencia diplomática en relación a Castilla, la cual constituirá en los próximos años la principal carga de la política exterior lusitana. Éste es el segundo aspecto sobre el cual deseo llamar la atención. Puede decirse, sin temor a exagerar, que a partir de 1455 –y más claramente a partir de 1461– Portugal apenas dispo-

ne del canal castellano para su actuación diplomática en la Europa meridional.

Las implicaciones de esta limitación no se hicieron esperar y las consecuencias que de allí se derivaron fueron importantes: en términos generales, se trata de la dependencia de la diplomacia portuguesa en relación a las exigencias de estrategia política de Castilla. Con otras palabras, el rey de Portugal, pretendiendo *ejercer una política de poder en la Península*, al tomar conciencia de que una política de estas características sólo podría llevarse a cabo en una alianza y una relación íntima con Castilla, acaba por verse obligado a estar condicionado por las exigencias de la política castellana. Y lo mismo se da, si bien en menor grado, por la parte castellana en relación a Portugal. Esto quiere decir que la estrategia de alianza diplomática diseñada a mediados de los años 50 por Alfonso V de Portugal y Enrique IV de Castilla acaba, en la práctica, por provocar una situación de promiscuidad luso-castellana en lo que respecta a la política interna. Lo que parecía una solución pensada para resolver una problemática externa, acabó por transformarse en un debate que produjo problemas internos.

El caso de la guerra civil catalana constituye, probablemente, el mejor ejemplo de lo que acabo de decir. Vale la pena considerar dicho conflicto con cierto detenimiento, porque lo que entonces ocurre resulta muy sintomático.

El 11 de agosto de 1462, Enrique IV es proclamado señor del Principado, en rebelión contra Juan II de Aragón, quedando en una situación comprometida, tanto con respecto al rey aragonés como con el rey de Francia. A juzgar por su comportamiento, considero que Enrique IV estaba dispuesto a librarse de la cuestión catalana cuando encontrase la ocasión oportuna, es decir, cuando pudiese conciliar dos exigencias distintas y aparentemente contradictorias: negociar con el rey de Aragón la retirada, con el propósito de obtener a cambio el abandono de éste de sus posiciones en Castilla, pero, al mismo tiempo, conservar las ventajas que le proporcionaba la guerra en el seno de la Corona de Aragón (una guerra tal implicaría una grave preocupación para Juan II, apartándolo de las cuestiones castellanas). En resumidas cuentas: al rey de Castilla le convenía la continuación de la guerra civil en Cataluña con otro candidato.

Como es sabido, el monarca castellano obtendrá estos propósitos por medio de la sentencia de Bayona (abril de 1463): Juan II de Ara-

gón deberá renunciar a sus propiedades y rentas en Castilla y, a cambio, Enrique IV promete salir de Barcelona. Pero la salida del rey castellano —y aquí reside el secreto de la maniobra— está acompañada por la entrada en escena del condestable Pedro de Portugal, primo directo de Alfonso V, hijo del infante don Pedro y nieto materno del conde de Urgel, el candidato relegado en Caspe.

En realidad, el candidato portugués ya ha sido escogido en la primavera de 1463, cuando Luis XI dicta la sentencia de Bayona. En efecto, la candidatura del príncipe luso no constituye un acontecimiento aislado, fruto de una decisión personal de quien queda deslumbrado por el poder que los remotos vínculos familiares le ofrecen. La abdicación de Enrique IV en abril de 1463 y la llegada del condestable a Barcelona en enero de 1464, constituyen dos manifestaciones de una única decisión que, a su vez, es el resultado de la alianza entre Portugal y Castilla. ¿Cuáles son las consecuencias de la presencia del condestable en Barcelona con respecto a la política peninsular de la monarquía portuguesa?

A comienzos de 1464, Castilla constituye la fuerza diplomática que sirve de apoyo al condestable. Detrás de don Pedro está Enrique IV quien, junto con Alfonso V de Portugal, en Gibraltar (en enero) y en Guadalupe (en abril), manejan los hilos de la cuestión. Cuando menos, así creían ambos cuñados. ¿Qué es lo que se está fraguando? El propio condestable portugués no habla del matrimonio que se trama para unirle a Isabel, hermana de Enrique IV. La alusión resulta significativa, ya que en la misma época don Pedro propone al conde de Foix el inicio de negociaciones matrimoniales con algunas de las hermanas del portugués.

En los meses que van de febrero a abril de 1464, parece que la maniobra preparada conjuntamente por los soberanos de Castilla y Portugal iba a verse coronada por el éxito. Con Cataluña y Navarra (el reino pirenaico que pretendía una aproximación a Gastón de Foix) en la órbita castellana, el rey de Aragón quedaría aislado y totalmente cercado. Sin embargo, considerando el tema con perspectiva histórica, la posibilidad de que esto último alcanzara a resolverse felizmente, demuestra ser altamente improbable. Como se ve, la actuación de Enrique IV se traduce en una amenaza a la propia existencia de la Corona de Aragón, cuyo soberano se ve forzado a quebrar el cerco que se está levantando a su alrededor. Dicho objetivo sólo puede llevarse a cabo a

través de una profunda intervención de Juan II en la política interna castellana.

En este sentido, resulta lógico lo que ocurre en Castilla en 1464: la reaparición de la confederación nobiliaria en mayo, a la cual se adhiere Juan II en junio. Los propósitos de la confederación resultan claros: debilitar la posición de Enrique IV en el interior del reino y evitar la celebración del casamiento de Isabel con el condestable portugués. Esta intervención del monarca aragonés, que naturalmente es quien inspira a los nobles sublevados, altera el equilibrio de fuerzas en la Península. Por primera vez desde que Enrique IV accediera al trono, se pone en entredicho su posición interna, lo que provocará una alteración sustancial en su política.

Tanto el rey de Portugal como el de Castilla son perfectamente conscientes del peligro que les amenaza. Comprendiendo el sentido de la maniobra de Juan II, toman una decisión fundamental para el futuro de la guerra en Cataluña: abandonan a los rebeldes de Barcelona, al frente de los cuales se encontraba el condestable de Portugal.

Mientras tanto, el proceso iniciado en tierras castellanas resulta imparable, como lo demuestra la sentencia de Medina del Campo de enero de 1465 y, posteriormente, la *Farsa* de Ávila de junio del mismo año. Enrique IV, cuando cae en la cuenta de lo comprometido de la situación, decide pedir ayuda a Portugal. Así, se organiza un encuentro en la ciudad portuguesa de Guarda entre el monarca lusitano y su hermana, la reina de Castilla. Allí se concierta el matrimonio entre el propio Alfonso V e Isabel, hermana de Enrique IV, que un año antes había sido propuesta para la unión con el condestable don Pedro. Al mismo tiempo, se organiza la ayuda militar portuguesa contra los nobles sublevados en Castilla.

Los acontecimientos del verano de 1465 resultan muy importantes, puesto que en dicho año cambiará el panorama político de la Península. Hasta este momento, el bloque luso-castellano lleva a cabo una política ofensiva. Fundamentalmente se trata de una ofensiva mediterránea que se traduce en la existencia de dos grandes líneas: Granada y el norte de África por un lado y Cataluña por otro. En contrapartida, a partir de mediados de 1465, la iniciativa pasa a estar del lado aragonés. En dicho año comenzará un gran debate político que afectaría al propio reino castellano, ya que la propia evolución de los acontecimientos acaba por radicalizar las posiciones: si bien Enrique IV consi-

gue controlar las dificultades internas, le será muy difícil desvincularse de los enormes compromisos que irá adquiriendo progresivamente con Portugal, sino que, por el contrario, si bien son sus enemigos los que ganan, la vinculación de Castilla a Aragón será una simple cuestión de tiempo.

La evolución de la guerra civil castellana confirma las características del panorama que acabamos de describir. Cuando en junio de 1468 fallece el infante Alfonso cerca de Ávila, aparece en todo su esplendor la alternativa entre Aragón o Portugal.

Veamos cómo se desarrollaron los hechos.

En agosto de 1468, el monarca castellano tenía ante sí los siguientes proyectos: llegar a un acuerdo con su hermana Isabel, esto es, aceptar la sucesión en su persona; evitar que Isabel se convirtiese en un instrumento de la política de Juan II de Aragón en Castilla, es decir, impedir a cualquier precio el casamiento de Isabel con Fernando, y garantizar un estatuto real para su hija Juana.

En función de estas tres coordenadas, Enrique IV habría de actuar a partir del verano de 1468. El Pacto de los Toros de Guisando apenas si se corresponde con la primera de ellas. Allí, el monarca acepta la ilegitimidad de su unión con Juana de Portugal –en la medida en que no hubo una dispensa papal–, es decir, acepta el carácter ilegítimo de la hija nacida de este matrimonio y nunca, como alguna vez se pensó, que Juana no fuese hija suya. En los Toros de Guisando, Enrique IV, acepta las exigencias de su hermana en materia de sucesión al trono porque, por su parte, también se propone llevar a cabo los otros dos objetivos (evitar el matrimonio de Isabel con Fernando y asegurar un estatuto real para su hija Juana).

Éstas son precisamente las dos finalidades que persigue Enrique en 1469. A través de una serie de prerrogativas y de acuerdos firmados en el primer semestre de aquel año, determina que Isabel –heredera del trono castellano– se case con el rey de Portugal, Alfonso V, y que Juana, su hija, se una al heredero lusitano, el futuro Juan II de Portugal. Como cabe comprobar, Enrique IV preparaba la vinculación de Castilla a Portugal, política cuyo sentido fue claramente advertido por sus contemporáneos. Rui de Pina nos dice que, más tarde, siendo ya rey de Portugal con el nombre de Juan II, aquél que fuera en 1469 el señalado marido de Juana la Beltraneja, se lamentaba de que dicho proyecto no hubiese sido aceptado inmediatamente por su padre, Al-

fonso V, ya que por medio de tales matrimonios, «de una manera o de otra, hubieran llegado a ser reyes y señores pacíficos de España».

La explicación de la ofensiva aragonesa realizada a partir de finales de 1468 se asienta, de esta manera, en las maniobras del monarca castellano, que acabamos de citar. Todos los pasos obedecen a una única preocupación: evitar el casamiento de Isabel con el rey de Portugal, ya que Enrique IV está dispuesto a obligar a su hermana a casarse con Alfonso V. Sólo así tiene sentido la fuga de Isabel de Ocaña, que se produjo en mayo de 1469, que no tiene nada de simbólico –como se llegó a pensar–. Dicha fuga obedece al elemental propósito de poner a la princesa Isabel a salvo de las presiones de su hermano.

Y éste es el momento en que los monarcas castellano y portugués deben enfrentarse a un hecho consumado: el 18 de octubre de 1469, Isabel se casa con Fernando, el heredero de Juan II. La opción escogida es Aragón.

A partir de este momento, la política peninsular del rey de Portugal pasa a un plano secundario. Alfonso V pierde su última oportunidad, pues el año 1470 constituye el último momento en el que el soberano de Castilla tiene alguna posibilidad de practicar una política ofensiva.

Lo que ocurre tras la muerte de Enrique IV es bien conocido. En el mismo mes de diciembre de 1474, en el que desaparece el rey de Castilla, encontramos a Alfonso V de Portugal intrigando en el reino vecino en busca de apoyos. En mayo de 1475, coincidiendo con la ofensiva francesa en el Rosellón, las primeras tropas portuguesas atraviesan la frontera. Alfonso V parece dispuesto a vencer: en ese mismo mes (mayo de 1475) se casa con una sobrina –que se hace proclamar reina de Castilla– e inicia negociaciones con el rey de Francia. El tratado entre los dos monarcas se firma en setiembre en Senlís. Es el acuerdo de asistencia mutua y de repartición de la Corona de Aragón (para Francia, Cataluña, Cerdeña y Baleares y para Portugal y Castilla, las ciudades y villas de Aragón y Valencia). De nuevo nos encontramos con las ilusiones de Bayona. De 1463-1464 a 1475, perdurala idéntica preocupación del rey de Portugal: a través de Castilla, conseguir dominar un territorio peninsular de la costa mediterránea.

Comienza entonces lo que cabría denominar como la guerra de Sucesión de Castilla. Del manifiesto de doña Juana de 30 de mayo de 1475, en el cual la hija de Enrique IV proclama y reclama sus derechos

al trono, hasta la batalla de Toro de marzo de 1476, asistimos al último y desesperado intento del rey de Portugal por asegurar su política peninsular, que, con el rotundo fracaso lusitano, llega a su fin.

¿Por qué y en qué medida los problemas de España del siglo xv afectan a la realidad portuguesa? Ésta fue la segunda pregunta que formulé anteriormente. Después de haber examinado los meandros a través de los cuales evolucionan las relaciones políticas de Portugal con los otros reinos de la Península en la segunda mitad del siglo xv, la respuesta resulta clara: Portugal se ve afectado por los problemas de España porque España, o mejor dicho, porque los monarcas de Aragón y de Castilla —éste en mayor medida que el otro— necesitan de Portugal para llevar a cabo su política.

Pero esta respuesta nos proporciona tan sólo una visión parcial porque sitúa la política diplomática portuguesa en la perspectiva de las exigencias de otros reinos.

¿Y qué ocurre con la perspectiva lusitana? ¿Acaso los intereses portugueses (¿cuáles?) (¿defendidos por quién?) necesitan de una proyección peninsular para que se lleven a cabo? Éste era el tercer tema que estábamos considerando anteriormente y cuya respuesta constituirá el eje de las consideraciones que siguen a continuación. Procederé a hacerlo con una reflexión breve y general, acerca de las consecuencias de los problemas examinados en las páginas anteriores.

Este período termina oficialmente en 1479. En dicho año se firma la Paz de las Alcáçovas, mediante la cual se pone término a la guerra de Sucesión de Castilla y en el cual, Portugal renuncia a la política practicada hasta entonces. En este mismo año, Fernando e Isabel reúnen sobre sus cabezas las coronas de las dos grandes monarquías forjadoras de la unidad española. Se trata de una importante referencia cronológica. Todos los acontecimientos confluyen en un punto que se traducen en una fecha: 19 de enero de 1479. En este día, Fernando e Isabel, ya reyes de Sicilia y Castilla, pasan a convertirse también en señores de Aragón. Por ello, el año 1479 puede ser considerado como un acontecimiento sintético que resume todo un conjunto de grandes y pequeños eventos que ocupan la historia peninsular del siglo xv. Acontecimiento de la historia política castellana, constituye, simultáneamente, debido a su significado y sus consecuencias, un punto de referencia en toda la Península. Asimismo, en el ámbito de la historia portuguesa (en la evolución de su política interna y de su expansión

marítima), este año también es importante. Es un ciclo de la historia de la Península que se cierra y el inicio de otro con coordenadas totalmente distintas.

Desde la década de los años 30 hasta este momento –por tanto, durante 50 años–, las relaciones luso-españolas mantienen, en lo que respecta a sus presupuestos y sus objetivos, una continuidad que nos permite hablar de este medio siglo como de un solo conjunto. En dicho conjunto, la diplomacia del reinado de Alfonso V presenta una continuidad notable. Desde 1449, la colaboración amistosa con el príncipe de Asturias constituye un antecedente lógico de la alianza formal luso-castellana que comienza en 1455. Y resulta interesante comprobar que a partir de 1465 –momento en que la política lusitana se lanza a un intervencionismo abierto que terminará en Toro– asistimos a una conducta similar a la de los años anteriores. Se mantiene la misma preocupación por asegurar la presencia y el peso político de Portugal en el reino de Castilla, ahora expresada de diversa manera, y Toro constituye un último y desesperado intento por asegurar *manu militari* unas posiciones adquiridas por la vía política, que el juego diplomático se muestra incapaz de mantener. Parece haber existido por parte portuguesa un plan de estrategia política que implicaba el establecimiento de una alianza con Castilla, en perfecta correspondencia con lo que ya se dijo con respecto a Enrique IV. De esta manera, de la misma forma que el monarca castellano es, más allá de las apariencias, el verdadero continuador de la línea de Álvaro de Luna, Alfonso V de Portugal se comporta, en el fondo, como el heredero del regente don Pedro, duque de Coimbra.

En este contexto, cabe establecer ciertas hipótesis. Dentro de las dos grandes estrategias peninsulares ya comentadas, una centrada en el norte de África y próxima a la amistad castellana, y otra que mira fundamentalmente al Mediterráneo y busca la amistad con Aragón, ¿en dónde situar a los hijos del rey de Portugal Juan I? Si la posición del infante don Enrique parece fácil de catalogar, no puede decirse lo mismo de los otros hermanos (don Pedro, don Duarte y don Juan). Quizás, el mérito del duque de Coimbra consistió en reconocer la inviabilidad de la política de don Duarte: Portugal no puede practicar una política mediterránea sin una alianza con Castilla. Alfonso V mantuvo la alianza castellana como objetivo primordial, pero privándola de la dimensión ideológica que había adquirido a partir de 1445. Este matiz

resulta muy importante, ya que puede proporcionarnos, por ejemplo, la llave de la interpretación del significado de la batalla de Alfarrobeira, acaecida en 1449.

A partir de todo esto, surge una certeza: con Alfonso V, la alianza castellana se asienta en una vinculación dinástica y una orientación política común mediterráneo-africana. Esto quiere decir que el programa político de ambos monarcas posee una fuerte componente de estrategia económica. Ésta impone a los responsables de los dos reinos una doble opción política: la pacificación del Atlántico y la importancia del mundo mediterráneo. Volvamos al principio y al programa diseñado a comienzos del siglo por Fernando de Antequera. En aquellos momentos, dicho programa parecía algo prematuro... ahora, la pacificación del Atlántico se convierte en algo viable, puesto que, con la victoria francesa en la guerra de los Cien Años y con la concentración inglesa en sus problemas internos (guerra de las Dos Rosas), el primer Atlántico vertical, el Atlántico creado por los Plantagenet y el Atlántico de la guerra de los Cien Años pasa a segundo plano. Por ello, su pacificación resulta posible.

En la segunda mitad del siglo XV, los acontecimientos decisivos se desarrollan en el Mediterráneo Occidental. ¿Por qué razón? Porque entonces —y sobre todo tras la crisis mediterránea de 1460 (fecha importante)— el problema central de la Europa del sur es el dominio del comercio norteafricano. De esta manera, cuando asocio la conquista de Granada a la política mediterránea y africana de Portugal (que llegaba incluso hasta Libia, como se había llegado a proponer en el Consejo Real portugués) y, a su vez, pongo en relación todo esto con el plan global de dominio del comercio norteafricano, no hago otra cosa que reconocer la capacidad que tuvieron los responsables políticos portugueses para saber adaptarse a la mutación de las grandes líneas de fuerza en Europa, en vísperas del comienzo de la Edad Moderna.

En la década de los 60, Portugal intentó poner en práctica una estrategia mediterránea que le proporcionara bases permanentes: son las negociaciones con Juan II de Aragón en 1459-1460, la intervención del condestable don Pedro en Barcelona en 1464-1466, el traslado de fuerzas militares portuguesas, hasta entonces estacionadas en Marruecos, para participar en la guerra catalana es el significativo intento de conquistar Málaga. Los acontecimientos de 1465 y la muerte del condestable don Pedro en 1466 ponen de manifiesto el fracaso de esta estra-

tegia, por lo que la política peninsular lusitana pasa a estar totalmente dominada por el apoyo a Castilla.

Castilla –ya lo he dicho en páginas anteriores– constituye la expresión diplomática de una opción estratégica gibraltareña y africana. De esta manera, resulta lógico que, a partir de 1466, se readopten y refuercen las estrategias atlántico-africanas que hacía ya algunos años habían sido olvidadas: el contrato con Fernán Gomes en 1469, Arzila, Tánger en 1471, etc.

Cuando se llega a la década de los 70, la política peninsular de Portugal presenta un saldo negativo. Al terminar la guerra de Sucesión de Castilla, la herencia de la amistad luso-castellana se traduce en un resultado contrario a aquél que persiguieran tanto Alfonso V como Enrique IV: la unión entre Castilla y Aragón. De esta manera, creo poder responder a la pregunta que presidía estas consideraciones (¿acaso los intereses portugueses necesitaban de una proyección peninsular para llevarse a cabo?), la respuesta deberá ser afirmativa.

Entonces, ¿por qué razón los responsables políticos portugueses no tienen éxito?

El programa de Alfonso V tiene dos defectos. En primer lugar, es ambicioso. Probablemente, la monarquía lusitana creyó en un determinado momento que tenía la posibilidad de jugar un gran papel en la península Ibérica. El segundo defecto se deriva de las circunstancias históricas concretas en las que Alfonso V pretendía poner en práctica su programa. Como ya se ha dicho, la alianza luso-castellana –debido a las exigencias de la política interior de Castilla– termina convirtiéndose en una alianza anti-aragonesa. De esta manera, aún sin desearlo, la política peninsular de Alfonso V se transforma simplemente en una política pro-castellana.

Finalmente, ¿acaso la política de expansión familiar propugnada por Fernando de Antequera no tendría justificación?

No obstante, pienso que es necesario ir aún más lejos, más allá de consideraciones de carácter circunstancial y, en este orden de cosas, resulta esencial tener en cuenta las razones de fondo. Conscientes del papel articulador que la geografía ofrecía a la fachada occidental de la Península (al cual las razones de naturaleza económicas no resultan ajenas), los responsables máximos de Portugal y Castilla (reunidos en torno a los dos monarcas Alfonso V y Enrique IV) pretendían materializar una nueva forma de equilibrio peninsular. Dicho equilibrio,

asentado sobre las capacidades de este bloque atlántico, propone, de hecho, una política con horizontes europeos, que no es otra que la de controlar –a través del estrecho de Gibraltar– tanto el acceso del Atlántico al Mediterráneo como de Europa al norte de África. Sensibilizados por la experiencia de las navegaciones atlánticas (más Portugal que Castilla), pretendían, en realidad, desarrollar una política continental a partir del control conjunto de las articulaciones de un espacio marítimo bien delimitado en torno a Gibraltar. Se trata, de hecho, de una estrategia bien diseñada que, sin embargo, presenta la enorme y fatal debilidad de recurrir a problemas que aún tienen un carácter marginal para los centros tradicionales de poder europeo. La Corona de Aragón, tradicionalmente ligada a los problemas italianos, no podría oponerse de otra forma que haciendo inviable el proyecto, ¡destruyendo la propia base de alianza dinástica que éste comportaba!

De todas formas, resulta importante tener presente que todos estos movimientos se desarrollan en el seno de un proceso de dimensiones europeas –el cual continuará hasta entrado el siglo XVIII–, que es la formación de los estados modernos. En este contexto, la citada política portuguesa no presenta una estrategia conquistadora de carácter impetuoso, como podría parecer tras una visión superficial, sino un lento, difícil e irregular esfuerzo (como ocurre muchas veces) por construir los espacios y los equilibrios nacionales en una época de profundas mutaciones. En este proceso, la Península Ibérica presenta características peculiares que deben tenerse en cuenta. Más allá de la herencia de siglos de cambios, en el mundo ibérico existen importantes coordenadas que favorecen la aproximación (derivadas de la lucha contra los musulmanes, de una experiencia de comunidad e interdependencia cultural, entre otros factores). En este sentido, el conjunto de todos estos elementos condiciona de forma muy especial la evolución en la Península, afectando directamente la actuación de Portugal.

Siendo así, la derrota militar de los portugueses en Toro (1476) supone un fracaso. De aquí se derivan algunas consecuencias importantes con respecto a la posición europea y atlántica de Portugal.

En primer lugar, esto produce un efecto negativo a corto plazo, pero que se mostrará lleno de potencialidades en el futuro. Su resultado, a nivel diplomático, resulta bien conocido. Con la firma del Tratado de la Alcáçovas-Toledo (1479-1480), se pone fin a la guerra de Sucesión de Castilla mediante el reconocimiento de los Reyes Católi-

cos; y ambos reinos acuerdan la división del Atlántico mediante una hipotética línea horizontal situada al nivel de la isla más meridional de las Canarias. Castilla, victoriosa en el campo de batalla, acaba por ceder, en el terreno diplomático, el océano conocido a Portugal. En realidad, Fernando –el heredero de la Corona de Aragón– haría que el reino vecino estuviese más preocupado por los urgentes problemas italianos (desde mediados de los años 70, dicha situación se había agravado de forma progresiva).

En este contexto, Portugal cayó en la cuenta, finalmente, de que sus bases atlánticas le proporcionaban un importante punto de apoyo en términos de autonomía en la Península, pero que, al mismo tiempo, no poseían aún una dimensión suficiente como para asegurarle un peso específico considerable en el conjunto europeo. Las consecuencias que implica esto último en términos de una política global de neutralidad europea por parte del reino lusitano, resultan evidentes. En segundo lugar, y para terminar, es importante no exagerar de forma unilateral el efecto anteriormente citado. La política peninsular del rey Alfonso V, contrariamente a lo que se ha escrito en ocasiones, tenía ecos en muchos sectores de Portugal. De manera que, si bien el fracaso de Toro inviabilizó dicha política en determinados aspectos, también es verdad que aún durante mucho tiempo mantendría una enorme capacidad movilizadora de inteligencias, sensibilidades y voluntades. No obstante –como ya había acontecido al otro lado de la frontera, tras el intento de conquista de Portugal por los castellanos en 1385–, también de este lado ahora se refuerza la convicción de que la unificación peninsular sólo podía tener éxito si fuese llevada a cabo mediante negociaciones. En este sentido, resulta interesante dejar constancia de que, por parte portuguesa, dicha política fue retomada posteriormente –en términos de proyecto– por el rey Juan II en noviembre de 1490 y por Manuel I en febrero de 1499.

En este momento, nos encontramos en el alba del siglo XVI. Vasco da Gama acaba de recorrer el camino que abría a Portugal las puertas del imperio oriental. En consecuencia, los portugueses tendrán ante sí nuevos horizontes que les obligarán a cambiar la perspectiva de su posición con respecto a Europa. La neutralidad, derivada del fracaso de Alfonso V en la guerra de Sucesión de Castilla –ya citada–, encontrará ahora un fundamento espacial de carácter extracontinental.

Capítulo IV

El ATLÁNTICO MERIDIANO: DE LA HERENCIA DE LOS PLANTAGENET AL TRATADO DE WINDSOR

El 9 de mayo de 1386, Fernando Alfonso de Albuquerque, maestre de la Orden Militar de Santiago, y Lorenzo Anes Fogaça, canciller del reino —en representación del rey de Portugal— firman en Windsor, conjuntamente con los tres procuradores ingleses, un tratado de amistad y de «confederación» entre ambas monarquías. Resulta evidente —tanto para los protagonistas como para los observadores de nuestro tiempo— que este acuerdo diplomático se inscribe en la secuencia lógica de la evolución de los acontecimientos peninsulares que siguieron al desenlace de la batalla de Aljubarrota, que se había producido en agosto del año anterior. En efecto, dicho acuerdo, al definir una política, contribuye a concretar un complejo conjunto de problemas que sobrepasan el ámbito nacional de ambos reinos. En este último cuarto del siglo XIV, la solución plasmada en Windsor apunta a un horizonte más amplio, de dimensiones europeas, como es —tanto en sus presupuestos como en sus implicaciones— el gran número de dificultades que afectaban a Europa Occidental en los últimos 50 años... y que aún la afectarán en el transcurso de la primera mitad del siglo XV.

Este conjunto de dificultades resulta bien conocido. Corresponde a la profunda crisis demográfica y económica que afectó a Europa durante parte del siglo XIV, tras casi tres siglos de crecimiento continuo que caracterizaron el período posterior al siglo XI. Al mismo tiempo, los gérmenes transformadores afectaron prácticamente a todos los grupos sociales, contribuyendo de manera decisiva a que los efectos de la crisis se manifestasen en todos los niveles de la sociedad y en todos los aspectos, desde el puramente institucional al de las mentalidades. De esta manera, la vida política resulta profundamente influenciada,

tanto en lo que respecta a la ruptura de los equilibrios entre los poderes tradicionales, como en el constante enfrentamiento militar, o bien en la dificultad para lograr nuevas articulaciones políticas y diplomáticas que sustituyan con éxito a las anteriores, que ya se han revelado ineficaces. Se trata de todo un conjunto de problemas que vivió Europa Occidental entre mediados del siglo XIV y la mitad del siglo XV, y que habitualmente denominamos guerra de los Cien Años.

Resulta importante tener en cuenta este escenario, ya que muchas de esas dificultades se desarrollan en un espacio geográfico y económico en el cual tanto Portugal como Inglaterra ocupan posiciones significativas, si bien en niveles diferentes. Por ello, lo que ocurre en esta mitad del siglo en ambas monarquías es, en cierta medida, consecuencia de factores internos que no se deben olvidar, si bien corresponde, no obstante, a una problemática de un ámbito mayor que también debe ser tenida en cuenta.

A decir verdad, en el Tratado de Windsor se detecta una clara intencionalidad política, que revela la seriedad con que los diversos problemas fueron considerados por parte de los interesados. Se trata de un aspecto que merece ser subrayado, puesto que ahí reside, a mi modo de ver, la principal razón del carácter perdurable del acuerdo. El Tratado de Windsor se asienta sobre presupuestos que van más allá del nivel superficial de oportunismos circunstanciales, como tendré ocasión de demostrar a lo largo de este capítulo. De este modo, procuraré exponer de qué manera –siendo un instrumento diplomático– se define en función de una proyección territorial, en donde las diversas coordenadas que diseñan un espacio histórico son asumidas en tanto que vectores de una acción política. Éste es el principal mérito del Tratado: en Windsor se define un espacio diplomático que no es el resultado de un simple acuerdo de circunstancia (como ocurrió con muchos otros acuerdos, anteriores y posteriores), sino que está basado en sólidas líneas geoeconómicas, profundamente enraizadas en la historia de Europa Occidental a partir del siglo XI.

Por todo ello, a fin de cuentas, Windsor apunta hacia un espacio. No se trata del espacio físico de una geografía estática, inmovilizada en los horizontes que lo delimitan y en los elementos que lo componen. Se trata de un espacio histórico, construido por la acción de sucesivas generaciones, alimentado por una economía y enmarcado en una política. En este sentido, Windsor no es fruto de la casualidad. En

tanto que acontecimiento datable históricamente –9 de mayo de 1386–, constituye la obra de un momento; pero, por aquello que revela su concreción, lo integra en un todo coherente: el espacio en que se sitúa.

En términos históricos, ¿cómo se construyó este espacio? Ya lo señalé, pero lo consideraremos ahora con mayor detalle.

El fenómeno no es circunstancial, vuelvo a reiterar. Sus fundamentos se remontan a la Europa del siglo XI, en pleno esfuerzo de superación de la crisis que siguió al desmantelamiento del Imperio Carolingio. A partir de dicho esfuerzo, resultaron, entre otras, las coordenadas de una organización espacial muy diferente a la que el mundo europeo conociera hasta entonces. En efecto, la Europa que se desarrolló en la época clásica alrededor del mar interior –el Mediterráneo–, que se cerró en la época de los monarcas carolingios en su propia interioridad continental, descubre de manera progresiva el Atlántico. En estos últimos años del siglo IX y durante el siglo X, con un Mediterráneo cada vez más controlado por las flotas musulmanas, el descubrimiento inicial del Atlántico no deja de ser triste: a los ojos del hombre europeo, el océano se presenta como el espacio desconocido en donde irrumpen, en olas sucesivas, extraños seres provenientes del norte escandinavo, temibles por lo inesperado de su llegada, y terribles debido a su crueldad. Se trata de los normandos, los hombres del norte, procedentes de Noruega y Dinamarca, que asolan la costa europea occidental desde Irlanda hasta la Península Ibérica. Para el hombre europeo, acostumbrado a las costas que miraban hacia el Mediterráneo musulmán, el Atlántico surge inicialmente como un espacio marítimo asociado a la idea de sufrimiento. Se trata de un Atlántico del que, fundamentalmente, hay que defenderse.

Mientras tanto, a lo largo de la primera mitad del siglo XI, se produjeron una serie de hechos que contribuyeron a la pacificación de la situación: la sedentarización y cristianización de los normandos hizo que disminuyeran sus ataques. Éste es el momento en que tiene lugar un acontecimiento singular. En 1066, el duque Guillermo de Normandía desembarca en las costas británicas, derrota a las fuerzas enemigas en la batalla de Hastings y ocupa el trono, logrando que la Corona Real inglesa y el Poder Ducal normando confluyan en una misma persona. Por primera vez, se dibuja un pequeño espacio marítimo atlántico –el canal de La Mancha–, pequeño en cuanto a dimensiones, pero

rico en significado. Este espacio ya no es un horizonte de defensa y no se presenta como una frontera de civilización, sino que emerge como arco de comunicación entre dos territorios integrados en una misma unidad política. Posteriormente, a lo largo de los siglos XII y XIII, los monarcas ingleses descendientes de Guillermo, especialmente Enrique II (1154-1189), aumentarán de forma considerable el ámbito de este espacio a lo largo de la costa occidental de Francia, desde Normandía hasta Bayona. Por consiguiente, estamos en condiciones de afirmar que entre el último cuarto del siglo XI y el último cuarto del siglo XII, entre 1066 (fecha de la batalla de Hastings) y 1189 (fallecimiento de Enrique II de Inglaterra), se construyó el primer espacio marítimo atlántico.

Aún se trata de un Atlántico bastante débil. No produce admiración. En plena Europa feudal, ignorante de todo lo que puede hacer un espíritu nacional, éste es un Atlántico definido por territorios de naturaleza dispar, con una integración económica simplemente inexistente. En este momento, es un espacio artificial enmarcado políticamente en la compleja geografía del poder monárquico inglés. En efecto, es el resultado de una política matrimonial circunstancial, practicada desde mediados del siglo XII, y que transforma a los condes de Anjou en reyes de Inglaterra y señores feudales de los territorios occidentales de Francia (Normandía, Bretaña y Aquitania). Por consiguiente, se trata de un espacio determinado por meridianos, proyectado verticalmente a lo largo de la costa occidental francesa, siendo limitado, en la parte superior, por el Mar del Norte y, por el sur, por las costas septentrionales de la Península Ibérica. Habiendo nacido en el seno de una política, durante mucho tiempo se apoyará en las coordenadas diplomáticas y militares de la actuación de los monarcas ingleses en el continente y de sus vicisitudes hasta mediados del siglo XIV.

Es entonces cuando, en el período que va desde finales del siglo XIII hasta principios de la siguiente centuria, dos clases de acontecimientos tendrán una importancia decisiva en la evolución histórica de este espacio atlántico en el transcurso de la Baja Edad Media, con una serie de implicaciones directas en la historia de la parte occidental de la Península Ibérica. Se trata, por un lado, de la apertura del estrecho de Gibraltar y por otro, de la llamada guerra de los Cien Años. Ambos acontecimientos ya han sido citados. Sin embargo, considero que merece la pena revisarlos con un poco más de detenimiento, relacionán-

dolos entre sí, fundamentalmente, en la medida en que pueden explicar muchas cosas interesantes que conducirán a un mejor conocimiento de la política exterior y marítima portuguesa en un determinado período de la Baja Edad Media.

Mediante estas transformaciones, lo que era un espacio dominado por la política inglesa —en franca decadencia desde mediados del siglo XIII— pasa a convertirse en un espacio geoeconómico, dotado de verdaderas rutas marítimas, es decir, rutas de carácter regular que suponen lazos económicos, militares y políticos. Dichas rutas no sólo se basan en un intercambio comercial posibilitado por el crecimiento económico de Europa Occidental característico de estos siglos (lana inglesa-castellana, que abastece a la industria textil flamenca, vino de Aquitania para los mercados del norte, cereales del norte para el consumo en la Europa del sur, etc.), sino que se extienden más allá de sus rutas iniciales. A lo largo de las costas del sur de la Península, por Gibraltar, penetran en el interior del Mediterráneo y, por el norte, a través de las conexiones de La Mancha y Londres, llegan hasta el Báltico, uniendo en un mismo arco espacial todas las costas occidentales de Europa y del oeste mediterráneo. En su interior circulan barcos y productos franceses, flamencos, ingleses, castellanos y portugueses, pero asimismo, circulan, sintiéndose en *territorio conocido*, alemanes, eslavos, italianos y aragoneses.

En este espacio *Atlántico extendido* —de hecho, el primer espacio verdaderamente europeo en términos económicos— tienen lugar una serie de transformaciones que afectarán de forma decisiva a la historia portuguesa. En efecto, se altera completamente el posicionamiento europeo de la franja occidental de la Península Ibérica. Gracias a esta transformación, dicha región no sólo pasa a estar directamente relacionada con los dos polos principales de desarrollo de la época (por un lado, el complejo Mancha-Mar del Norte, por el otro, el Mediterráneo Occidental), sino que pierde —en el marco de las navegaciones en dirección al norte de Europa— el carácter de *finisterra* que poseía hasta finales del siglo XIII. Como resultado de todo ello, Portugal pasa de una exterioridad periférica a la situación privilegiada de estar situado a medio camino dentro de las grandes líneas de comunicación marítima de la Europa de aquel entonces.

La guerra de los Cien Años afectará todas las relaciones políticas, diplomáticas, militares y económicas de Europa Occidental entre la

primera mitad del siglo XV y mediados del siglo XV. La Península Ibérica, y más concretamente Portugal, será —más allá de Francia e Inglaterra, verdaderos protagonistas del enfrentamiento—, una de las zonas que resultará influenciada de forma más directa por la evolución de estos acontecimientos. Se trata de acontecimientos que marcaron una época, la centuria central de la Baja Edad Media. Por todo esto y, fundamentalmente, porque el Tratado de Windsor constituye, como se ha dicho anteriormente, la expresión y el resultado de todos estos problemas, resulta importante no perder de vista el horizonte temporal en que dicho tratado se sitúa.

Con el propósito de aclarar esta exposición, procederé a distinguir dos planos —el político y el económico—, pero resulta evidente que, en realidad, tal como los problemas fueron vividos por los responsables del momento, ambos planos se encontraban profundamente interrelacionados.

Comenzaré analizando la dimensión política para seguir luego con la dimensión económica. Aquí destaca una evidencia: el Tratado de Windsor sólo tiene sentido en el contexto político en que la crisis portuguesa de 1383-1385 ocupa un lugar primordial. De esta manera, se impone realizar una reflexión sobre algunos aspectos y el significado de esta crisis, desde el punto de vista de la política diplomática de aquella época.

En aquel entonces, el afirmar que la crisis nacional portuguesa de finales del siglo XIV era una crisis dinástica, se convirtió en un lugar común. Esto es cierto, pero no deja de ser una verdad a medias. Atraídos por la evidencia del problema dinástico, se olvida con frecuencia que, de hecho, la crisis surge precisamente porque un sector significativo de la sociedad portuguesa no acepta la legalidad dinástica. En 1383, se configura una fórmula jurídica para la sucesión del rey Fernando, salida que, en términos formales, no difiere mucho de tantas otras que fueron aplicadas con éxito en diversas monarquías europeas del período medieval. No obstante, en Portugal, el problema surge cuando, debido a diversas circunstancias, resulta imposible dar una salida política a la solución jurídica acordada en el Tratado de Salvaterra.

De esta manera, el problema engloba dos cuestiones de fondo, que no se pueden dejar sin respuesta.

En primer lugar, ¿de qué forma se llega al Tratado de Salvaterra, que, al estipular la sucesión del rey Fernando en la persona de su hija

Beatriz, reina de Castilla por su matrimonio con el monarca Juan I, constituye el punto de partida para la crisis?

En segundo lugar, ¿por qué razón no puede cumplirse lo estipulado?

Considero que estas dos cuestiones son fundamentales, puesto que desu respuesta depende el problema central de este capítulo, y que será de nuevo abordado en las postrimerías del mismo: ¿hasta qué punto, con respecto al panorama que domina en el inicio del último cuarto del siglo XIV, el Tratado de Windsor representa la salida adecuada para la crisis nacional?

Del grado de verosimilitud que pueda tener la respuesta a este problema depende, en gran medida, la resolución de un tema posterior con implicaciones directas en la cuestión del origen de los descubrimientos portugueses en el siglo XV. Es decir —y ésta es la razón por la que le dedico tanta atención—, tradicionalmente la historiografía tiende a establecer un nexo de continuidad entre los lazos marítimos y políticos de Portugal con las regiones atlánticas situadas más al norte, por un lado, y el preludio de la expansión del siglo XV, por otro. Sin pretender negar la existencia de una cierta relación entre estos dos aspectos, no creo, sin embargo, que haya sido por sí sola el factor determinante (si así hubiese sido, los vascos, por ejemplo, habrían participado activamente como protagonistas de la expansión, cosa que no ocurrió). Esto quiere decir que se impone el entender correctamente lo que significa en realidad este puente tendido en dirección al norte y comprender por qué razón, en un momento determinado, se convirtió en algo tan importante. El objetivo será conseguir ver mejor la relación entre lo que ocurre en el océano septentrional y lo que sucederá más tarde en el océano central y meridional.

Pero, retornando a la cuestión anterior, ¿cómo se llega a la firma del Tratado de Salvaterra? No resulta fácil responder en términos lineales, puesto que se trata de un fenómeno complejo. Incluso así, comenzaré por hacer una advertencia preliminar. Puesto que no resulta suficiente ordenar los acontecimientos en términos cronológicos para poder obtener una explicación, tampoco considero satisfactoria cualquier respuesta que se contente con toda clase de soluciones fáciles, como las que aluden a la inconstancia de don Fernando, a la «maldad» o ambición de doña Leonor, al «patriotismo» de las clases populares, o bien a la falta de aplomo de algunos grupos de nobles. A

decir verdad, cualquiera de estas respuestas adolece del defecto de no respetar la complejidad del fenómeno a que antes me refería. Ciertamente, en la crisis portuguesa de finales del siglo XIV (como en muchas otras crisis similares de la Europa de aquel entonces), no encontramos una simple situación problemática, sino que se multiplican las coyunturas críticas que confluyen en espiral, en una determinada sociedad y en un momento señalado, razón por la cual resulta indispensable, en cada caso, saber distinguir y contrastar su respectivo grado de incidencia.

No procederé a considerar en el presente trabajo cada una de estas coyunturas, puesto que, al hacerlo, acabaría por exceder, con mucho, el ámbito de la problemática que me propongo estudiar. No obstante, resulta necesario, por fuerza, proceder a situar los problemas portugueses en un marco europeo, dada la clase de cuestiones estipuladas en Windsor. La necesidad de proceder a esta integración es frecuentemente defendida, pero acostumbra a resolverse con excesiva rapidez mediante una breve –y, por tanto, insuficiente– referencia a la guerra de los Cien Años. Sin embargo, no basta con afirmar que el conflicto se desarrolla en aquel entonces en el occidente europeo. En este sentido, resulta importante señalar las relaciones que el conflicto tiene con la Península Ibérica, subrayando las implicaciones de los intereses en juego en la propia realidad portuguesa. Sólo de esta manera se logra hacer inteligible un caso particular mediante una perspectiva más amplia, es decir, se pone en evidencia la lógica del acontecimiento local portugués por medio de la integración de la crisis nacional en el contexto más amplio de la coyuntura europea.

Para comenzar, es fundamental realizar una distinción básica ya señalada. A decir verdad, no tiene sentido continuar considerando la guerra de los Cien Años como si se tratase de una única guerra. Resulta indispensable considerar en este período de la historia europea la existencia de dos grandes sistemas bélicos perfectamente diferenciados en términos cronológicos y cada uno de ellos relacionados con problemáticas político-militares de carácter divergente. En este orden de cosas, en el período que nos interesa –la segunda mitad del siglo XIV–, lo que importa analizar es, naturalmente, el sistema bélico que hoy en día se conoce como *sistema de guerras de Crécy*.

Como es sabido, en este primer sistema de guerras, el detonante lo constituye un problema dinástico. Como se puede comprobar, tam-

bién aquí el problema –considerado de una forma superficial– parece tener un carácter dinástico, pero la imposibilidad de encontrar una solución para esta cuestión resulta en las diversas implicaciones económicas y sociales –de carácter divergente– de cada una de las alternativas dinásticas; de ahí la dificultad para encontrar una salida política. Tanto en la historia como en la vida, la urgencia de las soluciones políticas choca frecuentemente con la magnitud de los problemas socioeconómicos que están en juego.

El desarrollo de los acontecimientos a partir de 1336 en Francia, cuando comienza la primera de las guerras del sistema de Crécy –la guerra de Flandes–, precisamente debido a la magnitud de los problemas a que hacía referencia anteriormente, provoca, de forma inmediata, una reordenación de todas las fuerzas políticas en el occidente europeo. En este contexto, la Península Ibérica no podía mantenerse ajena a lo que ocurría puesto que, en último término, se estaba debatiendo algo que le afectaba directamente: el control del espacio atlántico, desde La Mancha al Cantábrico. Ya lo hemos comentado anteriormente. Es decir, a través de las conexiones de este espacio con el Báltico y con el Mediterráneo, lo que está en juego es el control de las comunicaciones marítimas en el seno del espacio del *primer Atlántico extendido*. Veamos a continuación en qué medida se desarrolla esta relación íntima entre el conflicto europeo y los intereses portugueses.

Entonces, la diplomacia portuguesa hubo de jugar sus cartas en función de coordenadas divergentes, contradictorias en lo que respecta a sus implicaciones: por un lado, no interesaba perder la amistad castellana, esa amistad arduamente conseguida en tiempos del rey Dinis y recientemente confirmada en la batalla del Salado; por otro lado –exigencia difícilmente conciliable con lo anterior– no podían dejar de alinearse junto a las posiciones inglesas (victoriosas en ese momento), sin cuyo apoyo, los portugueses difícilmente tendrían acceso a los mercados y puertos del norte. De esta manera, la evolución de los acontecimientos se orienta en el sentido de crear en el espíritu de los responsables políticos lusos la idea de que, al menos de momento, la amistad inglesa resulta imprescindible. Hay que recordar la destrucción de la flota mercante castellana en 1350, frente a las costas de Winchelsea, o la ofensiva inglesa de 1355, así como las dificultades que atraviesan los franceses, que viven en aquel momento en un ambiente de alteraciones de carácter social muy acentuadas (me estoy refiriendo a la *Jacque-*

rie francesa de 1356, 1357 y 1358). En este sentido, la política matrimonial de la monarquía portuguesa en los años 40 revela una discreta inclinación pro-inglesa: en 1345 se negocia, si bien sin consecuencias, un enlace británico con alguna de las hijas de Alfonso IV, y en 1347 Leonor de Portugal se casa con Pedro IV de Aragón, matrimonio que se sitúa claramente en la línea de los contactos diplomáticos entre Inglaterra y los reinos peninsulares, que se remontan a principios del año 1344. En 1353, se firma un tratado comercial luso-británico, acerca del cual hablaremos más adelante. Mientras tanto, la circunstancia de que Castilla se apartaba claramente del aliado francés otorga la posibilidad al rey de Portugal, Pedro I, de aproximarse en mayor medida al reino vecino, acercamiento que es sellado en el tratado de paz de 1358 y que resulta fortalecido posteriormente por la política de amistad que estará en vigencia, aproximadamente, hasta 1362.

De esta manera, cuando don Fernando sube al poder en 1367, el nuevo monarca hereda de su padre unas relaciones exteriores que concilian, sin grandes dificultades, una amistad inglesa con coordenadas diplomáticas pro-castellanas, en un equilibrio que parecía mucho más difícil de lograr en la década de los 40. Esta paz exterior, esta tranquilidad y prosperidad, vividas por el monarca Hermoso en los inicios de su reinado, serán claramente destacados por el cronista Fernán Lopes. Hoy en día, sabemos que todo esto está relacionado en parte con un conjunto de circunstancias externas, ya que constituyen el resultado de la coyuntura política europea que siguió al tratado de Brétigny, de 1360.

Sin embargo, se trataba de un equilibrio claramente inestable. Bastaba que el reino vecino entrase en dificultades, que la guerra civil se esparciera por Castilla, que tales dificultades tuviesen implicaciones en la política europea, para que la monarquía portuguesa experimentase crecientes problemas para mantener dicho equilibrio. El rey de Portugal aún intentó jugar simultáneamente en ambos campos. Se trata de una preocupación que salta a la vista claramente en 1366 y 1367 (por ejemplo, entre los últimos momentos de 1366 y principios del año siguiente, Pedro I envía una embajada a los ingleses con el propósito de excusarse por lo que decía el rey de Castilla). Pero he aquí que, a partir de 1368 y 1369, esto se torna imposible. La alianza entre Castilla y Francia, yendo más allá del plano estrictamente diplomático, pasa a tener una creciente dimensión de carácter militar, lo cual va a tener una

importante consecuencia: se produce un traslado progresivo del teatro de operaciones de los campos franceses hacia las aguas del Atlántico. En efecto, la intervención de la marina castellana hace que la Francia derrotada en Crécy se transforme, cada vez más, en potencia vencedora en el mar. De esta manera, con la capitulación inglesa en La Rochelle, en 1372, podemos decir que el dominio de los barcos castellanos (de hecho se trata de la marina vasca) en el Atlántico se torna cada vez más significativo.

Enfrentado a esta situación, ¿cuál es la capacidad de maniobra del rey de Portugal, don Fernando, acusado tantas veces de inconstante? Sus objetivos pueden establecerse sin lugar a dudas: el monarca pretendía procurar, de todas las formas posibles, salvaguardar la autonomía del comercio portugués en el Atlántico. Efectivamente, la defensa del acceso de los barcos nacionales a dicho espacio marítimo se presenta como el objetivo primordial de su política exterior. Si bien por parte de la monarquía portuguesa no existe una toma de posición de contornos definidos, dicha indefinición se debe a una razón muy simple: don Fernando comprende que Portugal, al no poseer la capacidad necesaria para imponer una política de forma unilateral, no tiene otra alternativa que aprovechar las posibilidades ofrecidas por las alianzas y, al ser la situación internacional extremadamente cambiante, don Fernando se ve obligado a actuar, permanentemente, en una trama cada vez más confusa. Más adelante, tendré oportunidad de puntualizar algunas ideas sobre las debilidades de dicha política. No obstante, hay que reconocer que en la década de los 70 del siglo XIV, las autoridades portuguesas difícilmente podían practicar una política sustancialmente diferente.

En 1369, cuando aún no se había producido la derrota inglesa en el Atlántico, el rey de Portugal asume una orientación claramente anglófila, convencido de que podría obtener una serie de beneficios en el ámbito peninsular. De esta manera, recurre a la estratagema de asumir la herencia de los *emperegilados* (nombre dado a los partidarios de Pedro I de Castilla por sus enemigos). Sólo en este sentido cabe interpretar su idílica intervención en el reino vecino, o bien la negociación del casamiento con Leonor de Aragón. Pero he aquí que, rápidamente, comprende que dicha política resulta, en términos prácticos, inasequible. La rápida evolución del conflicto europeo en favor del bloque franco-castellano obliga a don Fernando a tomar partido, lo cual hizo

en términos de una adhesión formal: éste es el significado del Tratado Luso-Castellano de marzo de 1371 y la promesa de contraer matrimonio con otra Leonor –la segunda, después de Leonor de Aragón–, hija del rey de Castilla, Enrique II de Trastámara.

La política matrimonial del soberano portugués en estos años ha sido comprendida de forma deficiente. Resulta obvio que don Fernando nunca pensó en casarse con la castellana y que si, alguna vez lo llegó a pensar, cambió rápidamente de opinión. Si dicho matrimonio se hubiese llevado a cabo, habría limitado excesivamente la capacidad de maniobra diplomática del rey de Portugal. Por esta razón se casó con otra Leonor –la tercera–, probablemente la más bella, la mujer de Juan Lorenzo da Cunha. No nos engañemos, más que súbita pasión, esta decisión tiene una indiscutible motivación política. En efecto, a finales de 1371 y principios de 1372, en las vísperas de acontecimientos tan importantes como la decisión inglesa de prohibir la navegación del canal de La Mancha a los barcos castellanos o la ya citada rendición de La Rochelle, Portugal no puede correr el riesgo de optar de forma clara por uno de los dos bandos en liza, sino que tiene que asumir una actitud expectante, aguardando el desarrollo de los acontecimientos. Hay que recordar que, en setiembre de 1371, Juan de Gante se casa con Constanza, hija de Pedro I de Castilla. Asimismo, tanto la primera como la segunda Leonor, es decir, tanto la hija de Pedro IV de Aragón como la hija de Enrique II de Castilla, implicaban un determinado posicionamiento político: en el caso de la primera, a favor de Inglaterra y en el de la segunda, pro-francés. En tales circunstancias, en mayo de 1372, el hecho de contraer súbitamente lazos nupciales con una portuguesa, significa –en términos de política exterior– el negarse a tomar cualquier clase de decisión política que implicase una toma de postura europea de carácter definitivo. Estamos en la recta final del proceso que conducirá a la Tregua de Brujas de 1375, lo cual confirmará el dominio total de Castilla sobre el Atlántico, y el rey Fernando, ante el riesgo de cerrar el espacio situado al norte del cabo de Finisterre para la marina portuguesa, no tendrá otra solución que llegar a un *modus vivendi* con la monarquía vecina. Ahora se entiende el sentido del matrimonio con Leonor Teles. En esa época, un tratado diplomático implicaba una alianza matrimonial y, si don Fernando no estuviese ya casado, difícilmente podría evitar un enlace con la Casa Real castellana. De esta manera, y siendo ya un hombre casado, esto no po-

dría realizarse, dejando el camino abierto a otras combinaciones matrimoniales que, al no afectar directamente a su persona, tendrían implicaciones de menor importancia. Esto quiere decir que el casamiento de don Fernando con Leonor Teles fue, en todos los sentidos, una jugada de anticipación clara por parte del monarca luso. De esta forma, Beatriz, su hermana, se casó con el conde de Albuquerque; Isabel, hija natural del rey de Portugal, se casó con el conde de Gijón y doña Beatriz, aún pequeña (nacida en 1373), fue prometida, sin riesgo alguno, a sucesivos personajes de la Casa Real castellana, primero, al hijo natural de Enrique II, Fadrique (1373), después al primogénito y heredero de la Corona, Enrique (1380) y, finalmente, a Fernando, hijo de Juan I (1382).

Para comprender el sentido de la actuación del monarca portugués, es preciso recordar una observación ya citada: el rey Fernando no podía hacer otra cosa que —pagando una factura de la menor cuantía posible— negociar la libertad de navegación para el comercio portugués. Por esta razón, el Acuerdo de Santarém del 19 de marzo de 1373, firmado entre Portugal y Castilla, se extiende a Francia y contiene medidas anti-inglesas. Como escribió el cronista Fernán Lopes, se acordó que

> ...el rey don Fernando y todos sus herederos estuviesen siempre en alianza con los reyes de Francia y Castilla, contra el rey de Inglaterra y contra el duque de Lancaster y sus gentes.

Por ello, las naves portuguesas apoyan la marina castellana contra el rey de Inglaterra. Aparentemente, cabría considerar que el rey de Portugal renuncia en este momento a tener una política exterior propia. Con mucha razón y cierto humor, el propio don Fernando lo reconoce cuando, al regreso de su encuentro con el rey de Castilla, Enrique II, se desahogaba frente a los suyos: *Quando eu anricado venho!*[1].

Sin embargo, la realidad resulta más ambigua. Don Fernando, obligado por las circunstancias a asumir una política diplomática favorable a Castilla, no descarta la hipótesis de tener que recurrir en el fu-

[1] «¡Qué enriquecido vengo!» Se trata de un juego de palabras con el nombre del monarca castellano.

turo al apoyo británico, por lo que lleva a cabo, a partir de 1372, negociaciones con Inglaterra. El 10 de junio del mismo año, en Tagilde, se firma un tratado de alianza y amistad con el duque de Lancaster, en contra de Enrique II de Castilla, figurando entre los embajadores de Juan de Gante, el conocido Juan Fernandes Andeiro. Dicho acuerdo, objeto de diversas negociaciones, se verá transformado al año siguiente en un tratado de paz y de alianza entre don Fernando y Eduardo III de Inglaterra, firmado el 16 de junio de 1373. Significativamente, Juan Fernandes Andeiro aparece ahora como embajador del rey de Portugal.

No obstante, en aquel momento y en términos de política internacional, la alianza más efectiva es la castellana. Según H.V. Livermore, en aquel período y durante sus primeros años, el Tratado Luso-Británico de 1373, «representó más una aspiración que una realidad». Ciertamente, como tendré ocasión de subrayar más adelante, la actuación del rey Fernando presenta, en esta coyuntura, una característica que en último término, la debilitará de forma significativa: se trata del deseo de garantizar una política económica y marítima mediante una política diplomática bipolar que juega simultáneamente con los dos bloques en lucha, como si no existiese una interrelación entre ellos. Las consecuencias de este afán de don Fernando merecen ser consideradas, incluso debido a que, probablemente, explican algunos de los aspectos menos claros del *Interregno*. Más adelante abordaré este asunto.

Al llegar a la década de los 80, en un corto espacio de tiempo, la coyuntura europea se vuelve cada vez más intrincada. Por un lado, el cisma de la Iglesia, en noviembre de 1378, acentúa la división. Por el otro, las modificaciones que sufre la política inglesa en relación a la Península Ibérica acabarán por destruir el entramado diplomático en el que se hallaba inmerso el rey Fernando. En efecto, la política practicada por Juan de Gante transforma a la Península Ibérica en el campo de batalla decisivo de este enfrentamiento. Hijo de Eduardo III, Juan de Gante, duque de Lancaster, es el verdadero señor de la política británica desde 1377, año en que, debido a la muerte del monarca inglés, la corona pasa a su nieto, aún menor de edad, Ricardo II, hijo del Príncipe Negro, que había fallecido el año anterior. En cuanto en Inglaterra aumenta el interés por el mundo ibérico, el control castellano en el Atlántico parece constituir una coordenada irreversible. Por ejemplo, cabe tener en cuenta el éxito del ataque a Tamisa, efectuado por

la flota vasca a mediados de 1380. Para Portugal, todo esto representa una sucesión de presiones diversas, a las cuales encuentra le resulta muy difícil resistir. Ya comentamos este tema en el capítulo anterior. Veamos, a continuación, de qué manera se desarrollaron los acontecimientos.

En aquellos momentos, en el seno de la política portuguesa se desarrolla una situación que no siempre ha sido destacada de forma suficiente. La política exterior portuguesa es realizada de forma simultánea –y de hecho, en términos contradictorios– por dos poderes paralelos. En cuanto uno procura negociar con el reino castellano una aproximación que posibilite el acceso de los barcos portugueses al Atlántico (además de otros objetivos), el otro va a negociar con Inglaterra la renovación de la alianza. Sólo así cabe comprender los ya citados tratados de alianza de 1373, firmados con la ligera diferencia de tres meses, y que, entre mayo y julio de 1380, doña Beatriz sea objeto de dos negociaciones matrimoniales de signo opuesto: el 21 de mayo, por iniciativa portuguesa, se acuerda su enlace con el heredero castellano, y, dos días más tarde, Juan Fernandes Andeiro recibe de Ricardo II de Inglaterra plenos poderes para negociar una alianza con Portugal, la cual, firmada el 15 de julio, conduce a la negociación del matrimonio de doña Beatriz con el hijo del conde de Cambridge.

Esta utilización de la persona de la infanta portuguesa como moneda de cambio en este extraño y confuso juego diplomático constituye, de esta manera, la manifestación más evidente de la duplicidad política anteriormente comentada. Pero esta dualidad diplomática de la monarquía portuguesa no puede ser objeto de una lectura en términos puramente políticos: no solamente los intereses económicos en juego presentaban un carácter heterogéneo, sino que, en Portugal, los problemas del interior del continente y los del litoral marítimo sólo convergían de forma parcial. Por otro lado, esta disyunción tenía una clara expresión social. Al mismo tiempo –en mayor o menor medida– esta carcterística afecta a la política diplomática de la mayor parte de las potencias de aquel entonces. En el caso concreto de los dirigentes portugueses, se tiene la sensación de que éstos, obsesionados con el éxito de las maniobras a corto plazo, especialmente entre los años 1379 y 1380, no poseían una idea clara de cuál era la política de fondo que había que seguir. El monarca, en aquellos momentos, parece estar únicamente preocupado en apartar a los hijos de Inés de Castro de la su-

cesión. ¿A qué se debía tal actitud? ¿Acaso se trataba de razones de resentimiento personal con relación a los hermanos? Es probable. Sin embargo, debió de existir un motivo más fuerte. Posiblemente, don Fernando está profundamente convencido de que la «solución nacional» que éstos representaban no es viable por carecer de sólidos apoyos internacionales. De hecho, con los datos de que disponemos, resulta imposible dar una respuesta categórica a dicha cuestión.

De esta manera, en medio de estas maniobras palaciegas —de eficacia e interpretación discutibles— destaca una realidad: la capacidad de maniobra de la monarquía portuguesa resulta cada vez más limitada. ¿Acaso sería la conciencia de esta limitación, por parte de don Fernando, lo que explicaría su triste actuación en los últimos tiempos de su reinado? Sólo un análisis cuidadoso de la situación contribuirá a la obtención de una respuesta satisfactoria.

Como han apuntado ciertos especialistas, el Tratado Luso-Castellano del 21 de mayo de 1380, anteriormente citado, apenas si implica, en términos reales, por parte de Castilla, el compromiso de no reconocer a los derechos de sucesión de Juan y Dinis, los hijos de Pedro I e Inés de Castro. Lo que ocurre es que éstos, apoyados por un partido con creciente influencia en Portugal, están dispuestos a jugarse el todo por el todo. El infante don Juan piensa incluso en contraer matrimonio con doña Beatriz. Además, en este momento, se produce una serie de acontecimientos cuyo significado resulta algo abstruso y que, mediante una lectura global, se tornarán más claros. Me estoy refiriendo al asesinato de María Teles —que se produjo en junio o julio de 1379— y que habría contado con el apoyo de la propia reina, su hermana, según da a entender Fernán Lopes en la *Crónica de don Fernando*. Si esta información se correspondiese con la realidad, podría significar, eventualmente, que Leonor Teles, jugando la carta de don Juan, habría sacrificado a su propia hermana —supuestamente adúltera— para posibilitar el casamiento de la hija con el cuñado. Y si esta interpretación del papel ejercido por Leonor Teles en este extraño asunto familiar fuese correcta, ¿cuál sería su intención en último término? Quizás revelase un cierto empeño de la reina en el futuro político de los hijos de Inés de Castro, lo que, de ser verdad, pondría de manifiesto el dudoso camino seguido por doña Leonor. Pero asimismo, podría significar que el blanco habría sido el conde Andeiro, lo que confirmaría la acostumbrada opinión de que Leonor Teles nunca se adhirió de buen

grado al partido inglés. Finalmente, podría significar ambas hipótesis, es decir que, en un ambiente en donde impera un oportunismo a corto plazo, don Juan, en plena ascensión, tendría aliados inclusos muy próximos al lecho real.

Desde finales de 1380, que el Parlamento inglés promulga importantes decretos con el propósito de financiar operaciones militares en Flandes y la Península Ibérica; la simple alusión a estas dos regiones pone de manifiesto en dónde se sitúan, en la perspectiva británica; los puntos nodales. De esta manera, a principios de enero de 1381, las levas militares en Inglaterra se encuentran en plena efervescencia y, en lo que respecta a la vecina Castilla, ya en febrero, un mes después, se reúnen tropas y se adoptan medidas financieras al respecto. En julio de 1381 llega a Lisboa el conde de Cambridge junto con mil hombres para socorrer a don Fernando. Su llegada es entendida como la expresión y la confirmación de la alianza luso-británica. El rey de Portugal, creyendo en el éxito de la ayuda inglesa, dona a su hija, *propter nuptias* con el príncipe inglés, varias villas portuguesas. Mientras tanto, en el Alentejo, las tropas luso-británicas se enfrentan a las castellanas.

La situación es grave. Castilla no esconde sus propósitos. Enfrentada a lo que se consideraba la ineludible entrada de Portugal en el bloque británico, pretendía reunir una fuerte armada de 40 galeras y 130 naves y barcas con el objetivo de bloquear totalmente la costa portuguesa. Portugal intentó reaccionar, pero este movimiento termina dolorosamente en la derrota naval de Saltes. Enfrentado a esta situación, poco puede hacer don Fernando, en 1382, ante la realidad de que la flota castellana impide los accesos a Lisboa, y el Parlamento inglés decide, de forma repentina, la suspensión de la ayuda financiera. No resulta extraño que la situación evolucionara hacia un nuevo acuerdo de paz luso-castellano: por el Acuerdo de Elvas de agosto de 1382, doña Beatriz –siempre la misma– es prometida a Fernando de Antequera, el príncipe castellano que más tarde se convertirá en rey de Aragón, con el correspondiente abandono de la opción inglesa del conde de Cambridge. De hecho, en términos puramente políticos, para los intereses portugueses, la unión con Fernando es el mejor de todos los matrimonios «castellanos». Incluso el propio cronista castellano Ayala lo reconoce.

Resulta fácil acusar al rey de Portugal de haberse alejado progresivamente de Inglaterra y de alinearse junto a la potencia vecina. Esto es

más o menos lo mismo que hace Navarra. De hecho, en este momento, la balanza se inclina claramente del lado castellano. Cabe recordar el intento inglés de desembarco en Flandes que, el 20 de noviembre de 1382, es desbaratado por completo en Roosebecke, en tanto que la flota vasca vigilaba el Atlántico desde el Mar del Norte hasta el estrecho de Gibraltar. Es decir, utilizando una expresión explicada anteriormente, Castilla domina todo el arco del *primer Atlántico extendido*. A título de detalle ilustrativo, hay que tener en cuenta que los ingleses de la expedición del conde de Cambridge, cuando regresan a Inglaterra en setiembre de 1382, realizan la travesía en barcos castellanos.

Así se comprende que don Fernando se convenciera –forzado por las circunstancias– de que Portugal sólo podría navegar en el interior de este espacio marítimo si estuviese integrado en el área de influencia castellana. Y, posiblemente, esto mismo era lo que pensaba mucha gente en la Europa de aquellos tiempos. El recordar el hecho de que, al enviudar repentinamente Juan I de Castilla (septiembre de 1382), diversas potencias se plantean la posibilidad de un enlace con el monarca, quizás ayude a comprender un poco mejor la situación del infeliz monarca lusitano en los últimos años de su vida. Entre las naciones que se proponen ocupar la vacante, están Aragón, Navarra e incluso Inglaterra, y, como es bien sabido, también Portugal. De hecho, esta confluencia revela la existencia de un deseo unánime de pacificar la Península, por lo que dicho matrimonio es entendido por todos como el instrumento diplomático de esta pacificación.

El proyectado matrimonio de doña Beatriz con Fernando de Antequera no ofrece, de momento, en lo que respecta a los intereses portugueses, ninguna garantía real. De esta manera, no es de extrañar que el soberano lusitano dé su consentimiento al proyecto de sustitución de Fernando de Antequera por el propio rey de Castilla. Para Portugal, dicha sustitución representa un seguro inmediato, si bien, como es bien sabido de todos, sea, al mismo tiempo, una pesada hipoteca a medio plazo. Sin embargo, a corto plazo el beneficio obtenido parece justificar el precio. Asimismo, es importante hacer constar que, a finales de 1382, parecía existir en el país un cierto consenso en favor de esta solución: ésta representaba la única alternativa capaz de, en aquellos momentos, ofrecer la paz. Por esta razón, se llega tan rápidamente a la firma de los acuerdos luso-castellanos, primero en Pinto (diciembre de 1382) y, posteriormente, en Salvaterra (abril de 1383). En las negocia-

ciones de Pinto, los portugueses creían haber obtenido un éxito importante, pero éste sólo fue aparente, como la evolución posterior de los acontecimientos se encargaría de demostrar. En efecto, los portugueses consiguieron que el rey de Castilla aceptase el mantenimiento del *status quo*, a cambio de pocas concesiones por parte lusitana, lo que, en previsión de la muerte de don Fernando, constituyó un magro resultado. Más tarde, cuando la muerte del rey de Portugal se perfila en el horizonte, el acuerdo de Salvaterra representa, de hecho, el sometimiento total de las posiciones portuguesas, si bien se proponía, como objeto formal, garantizar la independencia política del reino de Portugal. A decir verdad, el Tratado de Salvaterra de abril de 1383 constituye más que una renovación —ampliada— del Tratado de Santarém de marzo de 1373. Es el espacio del *primer Atlántico extendido* que ahora es asumido en términos diplomáticos. Es la supremacía castellana en todo el comercio desde el norte al Mediterráneo.

Resulta importante tener presente estas circunstancias, puesto que, sin ellas, difícilmente alcanzamos a comprender el desarrollo de los acontecimientos, desde el final del reinado de don Fernando hasta las Cortes de Coimbra, y desde la batalla de Aljubarrota a la firma del Tratado de Windsor.

Ya hemos visto cómo, a mediados de 1383, la monarquía portuguesa creía haber resuelto el problema dinástico de la sucesión de don Fernando. No obstante, se trata de una resolución aparente, porque el problema político aún está abierto y continúa esperando una salida.

Por un lado, la experiencia reciente no resulta muy esperanzadora. Todos los intentos realizados para garantizar un espacio político, diplomático, económico y marítimo, relativamente autónomo, chocaban con la necesidad de un acuerdo con Inglaterra, que a su vez implicaba la frontal oposición castellana. En justicia, hay que reconocer que don Fernando intentó transitar este camino de todas las maneras posibles, desde las más ambiguas hasta las que conducían al enfrentamiento militar, pero los resultados siempre resultaron negativos para Portugal.

Por otro lado, con respecto a este problema, las principales corrientes de opinión y los correspondientes grupos de presión portugueses se dividen en cuanto a la actitud a adoptar. El partido anglófilo, actuando a través de la figura del conde de Ourém, encuentra un claro apoyo entre la burguesía de las ciudades marítimas. Más adelante, trataré aclarar las posibles razones de este apoyo. A su vez, la aristocracia

se divide: unos aceptan la amistad castellana, la cual, por medio del matrimonio de doña Beatriz con Juan I, encierra, a medio plazo, consecuencias dudosas para la independencia portuguesa; otros defienden el recurso a una «solución nacional» concretada en la defensa de la sucesión en la persona de los hijos de Inés de Castro. Sin embargo, existen factores comunes que subyacen a ambas opciones nobiliarias, que resulta importante tener en consideración: se trata de los valores caballerescos del código de honor, tantas veces citados, con los condicionamientos derivados de las relaciones internas de las familias aristocráticas, conectados tanto con los problemas de la sucesión como con los aspectos militares, y son, finalmente, determinados intereses materiales de carácter multiforme, como es el caso de aquéllos que están relacionados con la interrelación económica de las regiones del interior de Portugal con el territorio castellano. Recientemente se ha admitido la hipótesis de que para la alta nobleza portuguesa, la organización castellana podía parecer eventualmente como un modelo atractivo a imitar. Se trata de aspectos mal conocidos y que sería necesario estudiar con mayor atención. En medio de todo esto, actúan una serie de elementos desestabilizadores de diversos orígenes. Es el caso del grupo de emigrantes *emperegilados* que, controlando ciertos lugares clave, se comportan de manera ambigua, oscilando entre una cierta anglofilia y un castellanismo poco claro. Finalmente, Leonor Teles, cada vez más interesada en la defensa de un poder personal, actúa según las circunstancias.

Resulta evidente que la coyuntura de la crisis económica y social no es ajena a este ambiente político. Se trata de un asunto bien conocido en sus líneas generales.

Ahora se comprenden las razones por las que don Fernando, enfermo, no tiene otra opción que reforzar el vínculo castellano, es decir, se comprende, de qué manera se llega al Tratado de Salvaterra.

De esta manera llegamos a la segunda de las dos preguntas formuladas a comienzos de este capítulo: ¿por qué razón no resulta posible, en términos políticos, dar una salida a lo estipulado en el Tratado de Salvaterra? De hecho, el enfrentamiento militar —consolidado en Aljubarrota— representa la imposibilidad de una solución política de este problema. Éste será el tema que procederé a abordar en las siguientes páginas.

¿Por qué razón lo estipulado en el Tratado de Salvaterra no puede ser cumplido? La respuesta a dicha pregunta debe efectuarse en varios niveles. No obstante, en este momento, algunos de estos niveles son difícilmente abordables, debido a la falta de investigaciones sobre el particular. Por ello, en el estado actual de nuestros conocimientos, la respuesta que resulta posible dar debe limitarse a una reflexión sobre sectores parciales que, gracias a su ejemplaridad, permitan construir modelos susceptibles de posibilitar una comprensión global. De todos modos, desearía que estas reflexiones fuesen entendidas como aquello que realmente son: hipótesis de trabajo que se asientan en un intento de explicación coherente a partir de los pocos datos disponibles.

Voy a proceder a hacerlo mediante una reflexión sobre las implicaciones exteriores de la trayectoria del maestre de Avis, en principio defensor y regidor del reino y posteriormente, rey de Portugal con el nombre de Juan I.

Procedamos a recordar los actos que constituyeron la realidad en toda su desnudez, tal como llegaron hasta nosotros, prescindiendo de cualquier interpretación.

Don Juan, hijo natural de Pedro I y clérigo, estaba al frente de la Orden Militar de Avis. Según da a entender Fernán Lopes, vive a la sombra de su medio hermano, que tiene su mismo nombre y es hijo de Inés de Castro. En los últimos tiempos del reinado de don Fernando, el maestre de Avis aparece silenciosamente al lado de la monarquía cuando ésta se orienta hacia la opción castellana. Está presente en las Cortes de noviembre de 1376, en donde se jura el contrato matrimonial de doña Beatriz con el hijo de Enrique II de Castilla, Fadrique. Asimismo, acompaña a Leonor Teles al encuentro de Elvas de mayo de 1383. Es conocido el comentario de la reina con respecto a la masculinidad del rey de Castilla, dirigido precisamente al maestre de Avis, que cabalga a su lado: *el hombre quería que yo fuese aún más hombre*. Si bien el maestre de Avis participa en 1381 en la campaña alentejana, el propio Fernán Lopes deja constancia del poco entusiasmo demostrado tanto por él como por los otros responsables. Cuando tras la muerte del rey Fernando, la intriga del conde Andeiro se prepara para reforzar los vínculos de Portugal con Inglaterra, es él, el propio maestre de Avis, quien se encarga de asesinar al valido. ¿Acaso no se llega incluso a pensar, por lo que cabe leer en el capítulo 25 de la *Crónica de Don Juan I*, en casarlo con la propia reina-viuda Leonor Teles?

Con respecto a este tema, no parece exagerado afirmar que, por lo menos hasta finales de 1383, el maestre asume una posición que resulta, cuando menos, poco clara. La íntima amistad que mantiene, desde hace mucho tiempo con Juan, hijo de Inés de Castro, coincide tanto con su comportamiento como con la convicción general de que actúa en nombre del hermano, preso en Castilla, después del fallecimiento del rey de Portugal, el rey Fernando. Hay que tener en cuenta que, al aceptar el título de regente y defensor del reino, el maestre de Avis lo hace —escribe Fernán Lopes—,

> ...esperando que el infante don Juan, su hermano, tuviese ocasión, de alguna forma, de liberarse de su prisión y, volviendo al reino, procediera a controlar las riendas y convertirse así en su señor.

En este contexto, no hay que olvidar la noticia —aparentemente perturbadora— que nos transmite el cronista castellano Ayala. Según él, el primer portugués en invitar al rey de Castilla tras la muerte del rey de Portugal fue precisamente el maestre de Avis:

> Y el primer hombre del reino de Portugal que le escribió informándole acerca de la muerte del rey don Fernando y, asimismo, le pide que proceda a apoderarse del reino de Portugal, que pertenecía por derecho a la reina doña Beatriz, su mujer, fue don Juan, maestre de Avis, hermano del rey don Fernando de Portugal, que posteriormente se convirtió en rey.

¿Cómo interpretar esta referencia? A primera vista, cabe la tentación de ver en este relato una prueba más del comportamiento sinuoso del maestre. Asimismo, cabe llegar a preguntarse en qué medida dicha sinuosidad se corresponde con una debilidad de su propio espíritu. Finalmente, cabe interrogarse si se trata del resultado de varios factores que aún no han sido considerados con la debida atención por parte de la historiografía contemporánea. Por ejemplo, es razonable admitir que, en sus actitudes (sobre todo las tomadas hasta finales de 1384), pese la influencia de la Orden de Avis, de las que él es, hasta las Cortes de Coimbra de marzo de 1385, el máximo responsable. Sin desechar las otras hipótesis, considero que esta última ofrece algunas posibilidades que ayudan a esclarecer la cuestión que nos ocupa.

De esta manera, dicho en otras palabras, ¿acaso la Orden de Avis se inclinaría en favor de alguna de las opciones que entonces resultaban posibles? En estos momentos, es imposible dar una respuesta categórica a este problema. Sin embargo, la cuestión resulta importante, tanto más cuando difícilmente la institución se habría mantenido al margen ante una eventualidad de aquellas dimensiones: protagonizando su maestre una rebelión contra el poder legítimo y convirtiéndose más tarde en candidato a ocupar el trono de Portugal. Por ello, conjugando los escasos elementos disponibles, voy a intentar hallar una respuesta plausible.

En un primer momento, la opción inglesa no debió agradar de forma unánime a la institución. Los estragos causados por los mercenarios ingleses al servicio del conde de Cambridge cuando habían estado en Portugal, bien conocidos por todos, se habían concentrado fundamentalmente en la región del alto Alentejo, en donde la Orden poseía sus bienes más importantes. Pero, a mi modo de ver, existen otras motivaciones más fuertes que explican la posición de la Orden. Muchos de sus comendadores, así como gran parte del poder señorial del interior del país, dependiendo en grado significativo de los beneficios de la explotación del ganado, verían con cierta preocupación la posibilidad de una política de ruptura con Castilla, que les acarrearía graves perjuicios económicos. Portugal no disponía de canales propios para la comercialización de la producción ganadera, especialmente en lo que respecta a la lana, dependiendo completamente de las salidas que le proporcionaban las transferencias que se realizaban entre los campos alentejanos de Ourique y las cañadas castellanas. Por esta razón, no es extraño pensar que una interrupción en las relaciones con la monarquía vecina significara para muchos el espectro de la asfixia ganadera de algunas regiones interiores de Portugal. En el caso concreto de la Orden de Avis, dicha preocupación debió ser considerable, puesto que los estudios más recientes confirman la importancia de los rendimientos derivados de la circulación de ganado. En este orden de cosas, basta recordar la distribución geográfica de las principales encomiendas de Avis. De esta manera, resultaría extremadamente interesante proceder a realizar un estudio profundo de los capítulos de la *Crónica de Don Juan I,* de Fernán Lopes, en donde se relata el ambiente de división reinante en el seno de esta Orden militar: Vasco Porcalho, comendador mayor, García Peres do Campo y el alcalde de Alandroal,

Pedro Rodrigues. Para poder evaluar el número de cabezas de ganado que circulaba por esta región a ambos lados de la frontera, hay que recordar una incursión de Pedro Rodrigues y Alvaro Gonçalves Coitado que trajo a Portugal 700 novillos, 1.400 vacas y 26 yeguas, y que poco tiempo después el propio Pedro Rodrígues consiguió capturar de una sola vez 5.000 ovejas y 1.500 cabras.

En estas circunstancias, no resulta extraño aceptar que para algunos sectores influyentes de la Orden de Avis conviniera una solución que contemplase una sucesión dinástica portuguesa en un marco diplomático de amistad con Castilla, o sea, la solución del infante don Juan, hijo de Inés de Castro. Así las cosas, la Orden de Avis no sería muy propensa a la inclusión de Portugal en el bloque pro-inglés.

Se trata de una hipótesis que precisa una mayor fundamentación documental, pero que, de momento, presenta a su favor la circunstancia de que arroja luz sobre algunos acontecimientos de este período, extremadamente confusos. Por ejemplo, puede ayudar a comprender mejor el itinerario del maestre de Avis hasta principios de 1384, su oposición a la donación del condado de Ourém a Juan Fernandes Andeiro (el agente del duque de Lancaster y de los ingleses en Portugal), así como su encarcelación. Posiblemente no le faltaba razón a Leonor Teles cuando, mientras comía con el maestre de Avis tras su liberación, le comentaba:

> Hermano amigo (...), bien sabéis que los maledicientes nunca dicen poco, y algunos caballeros de vuestra Orden, que andan con vos, especialmente el comendador mayor Vasco Porcalho, ha dado a entender al rey, mi Señor, que vos queríais ir a Castilla en auxilio del infante don Juan, en clara deslealtad a este reino.

En este sentido, resulta admisible una segunda lectura –desde un punto de vista diplomático– del acontecimiento que fue el detonante de la crisis: la conjura que concluye en el asesinato, a manos del maestre de Avis, del conde Andeiro, el 6 de diciembre de 1383.

¿Cuál es entonces el sentido de lo que nos transmite Ayala, acerca de la intervención del maestre de Avis en favor de Juan I de Castilla?

Hagamos un esfuerzo para obtener una visión panorámica de los acontecimientos de 1383, desde la muerte del rey Fernando hasta el verano de 1384, con independencia de los datos que poseemos acerca de la evolución posterior de estos hechos.

Sabemos que la población urbana se levantó contra Andeiro y, asimismo, sabemos que dicha revuelta habría sido instigada o bien, aprovechada —en este caso, es lo mismo una cosa que otra— por el maestre de Avis y los suyos. Dejemos a un lado el problema, tan discutido, de la expresión sociológica de esta revuelta y del sentido de la intervención de la burguesía y de determinados sectores de la aristocracia, y centrémonos en las consecuencias de estos sucesos en términos de alineación política e internacional del reino. Desde esta óptica, el levantamiento contra Andeiro y su posterior asesinato representan, con independencia de las motivaciones personales que pudieran tener los conjurados, y como fue subrayado en más de una ocasión, una medida anti-inglesa. Paralelamente, prestar apoyo al maestre de Avis en el último trimestre de 1383 representa el tomar partido por la solución dinástica que implica al hijo de Inés de Castro. De esta manera, si esta interpretación se aproxima a la realidad, esto significaría que, en los últimos meses de 1383, se habría producido una cierta confluencia entre la burguesía urbana y el partido del infante don Juan, concretada en el apoyo al maestre de Avis. Sin embargo, al tratarse de un consenso de carácter circunstancial, esto no impide que cada uno de estos grupos de presión continúe practicando una *política diplomática paralela,* según sus respectivos intereses. Así, persiste la *doble diplomacia* de los últimos tiempos del reinado del rey Fernando, anteriormente citada. En este momento, tiene aún mayor razón de ser. En efecto, tras la muerte del rey, es decir, entre el 22 de octubre de 1383 y la primera semana de enero de 1384 (fecha en la que el maestre de Avis es proclamado regente y defensor del reino) se produce en Portugal un vacío de poder, lo cual favorece la multiplicación de los golpes de mano y las tentativas revolucionarias. Estos movimientos resultan bien conocidos en lo que respecta a las ciudades, gracias al trabajo de Fernán Lopes; y hoy en día, felizmente, comienzan a conocerse los que se desarrollaron en el ámbito rural. En este contexto, cada grupo recurre a la potencia extranjera que se encuentra más próxima de sus propios intereses. En efecto, para los dirigentes de cada uno de estos grupos se hace cada vez más evidente que sólo mediante la ayuda exterior se podría solucionar, de una vez por todas, el triple peligro que amenazaba a la sociedad portuguesa: primero, apartar el peligro de un golpe de mano, ya fuese pro-inglés o pro-castellano; segundo, desbaratar el grupo de Leonor Teles, y tercero, impedir que se efectuasen *progroms* semejantes

a los que asolaban Europa. En lo que respecta al primer peligro (la amenaza golpista de uno u otro signo), en aquel momento, ambas hipótesis eran factibles, ambas eran activadas por unos y temidas por otros. En lo que respecta a los dos últimos problemas, tanto unos como otros mostraban su recelo.

Es por ello que, a finales de 1383, se envía una embajada a Ricardo II de Inglaterra, solicitando una autorización para reclutar soldados en el reino y, probablemente, de forma paralela, el grupo pro-castellano envía una embajada del mismo tenor al reino vecino. El maestre de Avis, jugando por entonces el papel de elemento coordinador, ampara con su nombre ambas embajadas, tanto la que va a Inglaterra, episodio relatado por Fernán Lopes, como la que se dirige a Castilla, descrita por Ayala. En resumidas cuentas, éste sería el sentido de la citada referencia del cronista castellano.

Mientras tanto, en el transcurso del primer semestre de 1384, la situación evoluciona rápidamente, alterando por completo tanto el panorama político nacional como la correlación de fuerzas en el interior del país. Por un lado, se verifica la reanudación de una ofensiva de Juan de Gante en la Península Ibérica, lo que hace más fácil la concreción de un acuerdo con los ingleses. Por otro lado, la intervención castellana en Portugal, tal como se desarrollará, acabará por tener consecuencias muy negativas, tanto en el plano jurídico, como en el político: no sólo hace inviable la solución prevista en Salvaterra e imposibilita la solución dinástica en la persona de los hijos de Inés de Castro, sino que también convierte al maestre de Avis en la única alternativa factible para la integración de Portugal en Castilla, lanzándolo, al mismo tiempo, en brazos del bando pro-británico.

Resulta interesante recordar un pequeño episodio que ilustra los efectos negativos provocados por la forma en que el rey de Castilla se presenta en Portugal. El canciller mayor del reino, Lorenzo Anes Fogaça, que acompaña a Leonor Teles en su retirada hacia Alenquer tras la muerte de Andeiro, en enero de 1384 se encuentra en Santarém junto a otros funcionarios de la administración portuguesa, cuando llega Juan I de Castilla. Entonces, el marido de doña Beatriz ordena al canciller que rompa los sellos del rey Fernando para que sean confeccionados otros que incluyan las armas de Portugal y de Castilla, al tiempo que lo confirma en su cargo. Resulta evidente el carácter intencional de dicha medida. Consciente de ello, Lorenzo Anes Fogaça

> ...cumplió su mandato y le entregó los sellos, mostrando poca disposición tanto para volverlos a recibir como para convertirse en su canciller.

Y conjuntamente con el escribano de la cancillería, Gonzalo Peres —con el pretexto de ir a buscar a sus respectivas mujeres—, salen de Santarém y se dirigen adonde está el maestre de Avis, quien los acoge.

En diversos sectores de la nobleza cabe encontrar una actitud semejante, quienes reaccionan de forma negativa al tomar conciencia de la amenaza castellana. Las palabras que Fernán Lopes coloca en boca de la madre del alcalde de Trancoso y Lamego, aconsejando a su hijo que sea prudente con Juan I, reflejan significativamente este estado de ánimo:

> El rey de Castilla entra en este reino rompiendo los pactos, según vemos. Y aunque algunos se acercan a él y quieren convertirse en sus vasallos, a muchos no place su llegada, sino que causa pesar o tristeza a todos los pueblos, ya que hace aquello que no debe, ciertamente, rompiendo los acuerdos que fueron firmados entre él y el rey Fernando.

Paralelamente, se produce un trasvase de muchos individuos que optaban por el hijo de Inés de Castro en beneficio del partido del maestre. Incluso así, para algunos la adhesión no resulta ni fácil ni pacífica. Probablemente, pensarían que el maestre asumiría un papel político demasiado relevante en detrimento del hijo de Inés de Castro. Éste sería el caso de algunos miembros de la Orden de Avis, donde no existe una unanimidad inmediata, incluso después de consumada la acción política del maestre. Resulta evidente que, en este tema, nos hallamos en un terreno bastante pantanoso, dada la ausencia de trabajos y monografías sobre el particular que nos permitan avanzar. De esta forma, tan sólo en términos hipotéticos, cabe reconstruir lo que sería la «opinión dominante» en el seno de la Orden. Recuerdo el episodio, que resulta bastante interesante, protagonizado por Alfonso Eanes —que, según supongo, se trata del comendador de Oriz—, quien manifestó públicamente una actitud favorable a los dos hermanos, hijos de Inés de Castro, Juan y Dinis. Éste, en febrero de 1384, pronunciando un discurso en el Alentejo como delegado del maestre, acusó a la reina

Leonor Teles de perseguir y desear la muerte de dicho maestre, así como había favorecido el destierro de los hijos de Inés de Castro. Asimismo, añadía que el propósito de la reina era «acabar con el verdadero linaje de los reyes de Portugal». Al comentar este discurso, S.D. Arnaud escribió que:

> En estas palabras no hay animadversión hacia los infantes, sino que, por el contrario, se conjugan con el ambiente general de simpatía (...), especialmente en lo que respecta al mayor.

Incluso en las vísperas de la batalla de los Atoleiros, hay quien duda y se mantiene indeciso: es el caso de Esteban Eanes, uno de los que declaran acompañar a Nuño Alvares Pereira, pero que, según refiere el cronista, «...tenían mala conciencia, demostrando que lo afirmaban más por vergüenza que por la voluntad de llevarlo a cabo», o de Gil Fernandes, suegro del hermano del comendador mayor de Avis y, fundamentalmente, el caso de Vasco Porcalho, que cambió de bando en varias ocasiones.

De hecho, se tiene la sensación de que la Orden de Avis estaba bastante dividida, puesto que son muchos los que están del lado del maestre desde un primer momento: entre otros, fray Vasco Afonso, que era comendador de San Vicente da Beira, Lope Vaz de Sequeira, futuro comendador mayor de la Orden, Fernán Nunes Homem, más tarde comendador de Casal y Seixo, además de otros como Juan Gomes, que vivía en Alandroal, o Lorenzo Martins (este último, según cierta versión, en un momento determinado se habría ofrecido para matar a Vasco Porcalho). Probablemente, el futuro monarca aprovechó la inevitable rotación de cargos en el seno de la Orden para favorecer a los suyos. Es lo que cabe deducir del caso del administrador Fernán Alvares de Almeida, compañero desde el primer momento, caballero de Avis y luego comendador de Juromenha, en sustitución de Fernán Rodrigues de Sequeira, comendador mayor. Asimismo, según nos da a entender la tradición de la Orden, la intervención de este Fernán Rodrigues de Sequeira resultó decisiva: del convento de Avis salieron fondos financieros muy importantes para apoyar la causa del maestre.

De esta manera, nos resta subrayar una vez más que, a partir de enero de 1384, la evolución de los acontecimientos en Portugal refleja, en términos de relaciones internacionales, la creciente influencia del

sentir pro-británico. El fracaso del cerco de Lisboa, las bajas sufridas por los castellanos, la respuesta positiva dada por el rey inglés a las peticiones de apoyo de los embajadores portugueses y la creciente falta de recursos financieros del rey de Castilla, constituyen algunos de los factores que, a lo largo de este año, contribuyen al fortalecimiento del partido del maestre.

En este sentido, no está de más subrayar la decisiva contribución de la burguesía marítima de las urbes de la costa, con Lisboa y Oporto a la cabeza. Son los comerciantes de estas ciudades quienes garantizan los créditos con los que se pagan los soldados reclutados en Inglaterra y también son ellos –fundamentalmente los de Lisboa– quienes inspiran las decisiones –verdadero golpe institucional– de las Cortes de Coimbra de marzo y abril de 1385. Como escribió S.D. Arnaud, en estas cortes «únicamente se va a corroborar y a dar forma jurídica a una elección anteriormente realizada», la proclamación del maestre de Avis como rey. Como marco de fondo, estas Cortes tienen una preocupación fundamental: el restablecimiento del orden. ¿De qué manera contemplaban los procuradores la solución a este problema?

Con respecto a estas Cortes, vale la pena citar las conclusiones a que llega Armindo de Sousa, al estudiar el *discurso político* que subyace en los 24 capítulos generales presentados en dichas Cortes. Todo el texto manifiesta un discurso ideológico que revela los intereses socioeconómicos de la burguesía mercantil de las ciudades de la costa. Asimismo, la estrategia que queda dibujada por este discurso se confirma si se tiene en cuenta que las Cortes, en el fondo, deciden sobre materias que no constan en ningún memorial. De esta manera, en perfecta concordancia con lo que sabemos que son los valores defendidos por esta burguesía, son los propios procuradores quienes declaran que dichos valores se rigen por el modelo inglés. En efecto, al comienzo del primer capítulo general, en donde se indica el tipo de relación que debe mantener el rey con sus consejeros, se puntualiza que debe hacerse de una determinada manera «porque así acostumbran hacer los reyes de Inglaterra y por ellos son alabados en todas partes del mundo».

Entonces, ¿cuáles eran los intereses económicos defendidos por esta burguesía y que, según ella, se llevarían de forma más efectiva dentro del área de influencia británica?

Las relaciones comerciales de Portugal con Inglaterra datan del siglo XIII. En efecto, hasta donde las informaciones disponibles permiten deducir, no parece existir un comercio regular entre los dos estados antes del comienzo del siglo XIII. La referencia más antigua acerca de contactos de cierta envergadura proviene de finales del siglo XII, cuando el rey Juan sin Tierra extiende varios salvoconductos a favor de mercaderes portugueses que se dirigen hacia Inglaterra. A partir de este momento, y a lo largo de la primera mitad del siglo XIII, se multiplican las referencias acerca de comerciantes nacionales en dicho país, dando fe, a la vez que de la existencia de contactos regulares, de la preocupación británica por atraer comerciantes extranjeros. Entre éstos se encuentran numerosos portugueses, algunos de los cuales, incluso, acabarán por establecerse en Londres. Se trata de un comercio que se desarrolla en el marco típico del espacio marítimo de *primer Atlántico,* que se encuentra perfectamente definido en un documento de Enrique III de Inglaterra, en donde da cuenta de la compra de diversas mercancías a comerciantes portugueses, realizada en los territorios ingleses en Aquitania. Estamos situados a mediados del siglo y no es de extrañar que haya aumentado el volumen de este comercio, fundamentalmente en lo que respecta a las importaciones realizadas por Portugal. En varios documentos de la época, que han llegado hasta nosotros, se hace referencia a muchos de estos productos. Es probable que en aquel mismo momento, el itinerario del comercio portugués en La Mancha englobase en un mismo circuito tanto Inglaterra como Flandes.

Mientras tanto, en la segunda mitad del siglo XIII se produce una clara intensificación de los contactos. La presencia portuguesa en los puertos británicos debía ya ser bastante regular a mediados de la segunda mitad del siglo, puesto que en Londres existía un agente comercial para las mercancías provenientes de Portugal. Llegarán a tener un peso tal que incluso surgirán grandes conflictos con los comerciantes ingleses, como ocurrió a mediados de 1294. En este momento, los perjuicios adquieren un grado tal, que se nombran jueces para resolver las cuestiones pendientes, forzando al rey de Inglaterra a conceder varios salvoconductos a los portugueses. Hacia finales de aquel año, y puesto que los problemas siguen existiendo, se envían a Londres dos agentes portugueses para tratar las cuestiones judiciales que afectan a los lusitanos en aquel país.

Independientemente de la forma en que se resuelven dichos conflictos —la usual en aquella época— resulta importante destacar que se vive un momento de transición, no sólo en el marco de las relaciones comerciales luso-británicas, sino también en el ámbito más amplio de las relaciones económicas exteriores de Portugal. En este sentido, existe un documento del rey Dinis, fechado en mayo de 1393, que confirma la regulación de la cantidad a pagar por los barcos salidos de los puertos portugueses y que, al indicar los diversos puertos de destino, define perfectamente el horizonte geográfico de esta transición, que podemos denominar la transición del *primer Atlántico meridiano* hacia el *Atlántico extendido*. En efecto, se ve con toda claridad de qué manera los puertos comerciales del Atlántico en contacto con los puertos portugueses están bajo el área de influencia inglesa. Con la excepción de Flandes, se trata de aquellos que se encuentran en Inglaterra, Normandía, Bretaña y La Rochelle. En el texto, el ámbito mediterráneo se indica con los siguientes términos: «hacia allende los mares o hacia Sevilla».

Ya entrado el siglo XIV, este comercio se desarrolla aún más. Paralelamente, se diversifica la gama de productos que, hasta entonces, o bien no figuraban en la documentación o aparecían en un plano secundario. Por parte de Portugal aumenta el número de materias primas que se exportan (cera, miel, frutas, cueros, corcho, aceite y vino). Por el contrario, las importaciones tienden a concentrarse fundamentalmente en dos productos: cereales y productos textiles. Las fuentes sugieren la existencia de un tráfico perfectamente regular, tanto en uno como en otro caso, con el eventual apoyo italiano (aspecto que convendría estudiar más detenidamente), alcanzando, en ocasiones, valores bastante significativos y, por consiguiente, merecedor de frecuentes cartas de protección por parte del monarca inglés. Estas últimas se justifican, además, por el aumento de los ataques británicos a la navegación lusitana, en donde también la pesca tendría creciente importancia.

De esta manera, conjugando todos estos elementos, no resulta exagerado pensar que este aumento —que se mantiene constante a lo largo de todo el siglo XIV— se habría acentuado a partir de la década de los 40. Probablemente, esta circunstancia no resulta ajena a la coyuntura europea de aquel entonces —cabe recordar que nos encontramos en el inicio del sistema de guerras de Crécy—, claramente favorable a Inglaterra. Se tiene la sensación de que existe, por parte británica, el propósito de favorecer la presencia portuguesa en los mercados del

norte, lo que bien puede corresponder a una preocupación estratégica global, que está más allá de consideraciones puramente comerciales. En este sentido, se efectúan varias rondas de conversaciones entre Eduardo III y los comerciantes de Oporto y Lisboa, en las cuales tuvo un papel muy significativo el mercader de Oporto Alfonso Martins Alho, y que llevan a la firma de un tratado comercial el 20 de octubre de 1353, por un margen de 50 años.

Este acuerdo resulta muy revelador. En primer lugar, demuestra la importancia que los comerciantes de las ciudades marítimas portuguesas otorgan a la integración de su actividad mercantil dentro de una política de espacios atlánticos. En segundo lugar, destaca la preocupación de dichos mercaderes por concretar esta integración en el ámbito de las relaciones luso-británicas. En tercer lugar, dicho tratado posibilitará el desarrollo de las relaciones económicas entre ambas naciones, al tiempo que permitirá la instalación de los ingleses en Portugal. Finalmente, resulta importante destacar la capacidad que demostrará la burguesía lusitana para llevar a cabo, a lo largo de la segunda mitad del siglo XIV, una política mercantil clara y decididamente pro-inglesa, al mismo tiempo que la monarquía portuguesa –fundamentalmente durante el reinado del rey Fernando– oscila dubitativamente en lo que respecta a su política diplomática.

Lo que sucede en 1371 tiene gran importancia con respecto a la situación que acabamos de describir. En dicho año, los funcionarios del rey de Inglaterra apresan en el puerto de Dartmouth un barco capitaneado por Julián Pires, que traía fruta del Algarve, perteneciente al mercader británico Guillermo Barbour. No se trata de un caso aislado (al menos existen documentos que hablan del arresto de otra embarcación con el nombre de *Santa Maria*), por lo que resulta difícil no pensar, aunque las fuentes no lo afirmen de forma explícita, en la posibilidad de que se tratase de una venganza por el Acuerdo Luso-Castellano de Alcoutim, firmado en marzo de aquel mismo año. En un primer momento, los portugueses reaccionan contrariados, pero en diciembre, el monarca inglés otorga una serie de salvoconductos a los comerciantes lusitanos para que pudiesen comerciar en sus dominios, levantándose, al mismo tiempo, los arrestos que pesaban sobre los barcos apresados.

Esta conexión entre los intereses comerciales de la burguesía marítima y la política de espacios atlánticos, entonces en debate, aparece

confirmada posteriormente en el Tratado de Tagilde de 1372, firmado con Juan de Gante, punto de partida para el tratado firmado al año siguiente por el monarca inglés. Resulta evidente, una vez más, lo que comentábamos anteriormente con respecto a la existencia de una doble política diplomática en Portugal durante el reinado del rey Fernando. Mientras que la monarquía lleva a cabo una política internacional poco clara, puesto que se ve afectada directamente por la coyuntura europea, la aristocracia mercantil sigue una línea de actuación más coherente, en favor de tratos preferenciales con la Corona británica. Incluso, en momentos de dificultades claras, son los propios mercaderes los que fuerzan al rey para que firme acuerdos que entran claramente en contradicción con la política diplomática que se practicaba de forma paralela, como ocurre entre los años 1371 y 1373.

Resulta evidente que se impone preguntarse acerca de las bases de esta orientación. Es decir, cabe interrogarse por qué razón las ciudades marítimas, comenzando por Lisboa y Oporto, estando especialmente sensibilizadas en lo que respecta a la libertad de comercio en el Atlántico, nunca aceptaron la posibilidad de beneficiarse de dicha libertad a través de una alianza con Castilla, y por qué razón escogieron, por el contrario, el camino peligroso y aparentemente más difícil que suponía entrar en abierta oposición. Como siempre, resulta más fácil formular estas cuestiones y señalar los problemas que presentar la solución de los mismos, sobre todo cuando se desea presentar una base documental correcta para enunciar las respuestas. Desgraciadamente, no dispongo de documentos escritos que indiquen, de forma explícita, una resolución adecuada para este problema. Pero, puesto que no puedo dejar de someterlo a consideración —ya que se trata de una cuestión central—, me veo obligado a encontrar una salida, procurando hallar una solución coherente en el marco de la estructura global del comercio exterior portugués en la transición del siglo XIV hacia el siglo XV. Reconozco que esta clase de explicación no ofrece respuestas absolutamente seguras e, incluso, no alcanza a ir más allá del dominio de las hipótesis congruentes. Sin embargo, en el estado actual de nuestros conocimientos, me veo obligado a considerarla como la única vía posible.

En estos momentos, el comercio internacional portugués presenta una estructura bastante compleja que, en gran medida, se deriva de la fuerte dosis de artificialidad que preside su crecimiento a lo largo

de la segunda mitad del siglo XIV y que, por vías paralelas, continuará a lo largo del siguiente siglo. Como se ha afirmado en más de una ocasión, la secuencia de desarrollo, a partir de finales del siglo XIII, de la ruta de las comunicaciones directas, entre Italia y Flandes, vía Gibraltar, la incorporación lusitana en el *espacio del Atlántico extendido*, no se debe, como ocurre en otras regiones europeas, al crecimiento cualitativo de su capacidad de exportación. Los productos de la industria portuguesa no tienen gran calidad, y la mayor competitividad de los productos agrícolas y de una u otra materia prima se deriva del aumento de la capacidad de transporte marítimo optimizada por la situación geográfica de Portugal. Para juzgar convenientemente el valor de este emplazamiento geográfico, hay que tener en cuenta que, en el siglo XV, el volumen de las mercancías transportadas a través de la ruta atlántica se calcula que era 40 veces superior al volumen de las transportadas por tierra, por las vías tradicionales. Aunque en el siglo anterior, esta desproporción no fuera tan acentuada, su peso específico resulta innegable. En estas circunstancias, ya en fecha muy temprana —desde mediados del siglo XIV—, los puertos portugueses participarán en un mundo económico muy superior a la economía local, como resultado del contacto que su burguesía marítima mantiene con las ciudades mercantiles e industriales de la Europa mediterránea y del norte. A su vez, este contacto beneficiará el comercio portugués, en dos niveles distintos, especialmente significativos, sobre los cuales los trabajos recientes no han hecho suficiente hincapié.

En primer lugar, con frecuencia, la documentación habla acerca de embarcaciones portuguesas, que son capturadas en altamar por corsarios o bien, aprehendidas en puertos extranjeros. Efectuada una valoración de las mercancías, sorprende, en muchos casos, su alto valor. En el caso de las relaciones entre Portugal e Inglaterra, cabe recordar el ejemplo de un barco capturado a mediados del siglo XIV, cuya carga (compuesta por paños) fue valorada en 36.000 libras tornesas. O bien, el caso de una nave perteneciente al conde Barcelos, capturada en 1440 mientras navegaba rumbo a Pisa. En aquel momento, el cargamento —probablemente de procedencia flamenca— fue valorado en 1.000 libras. La imposibilidad de encontrar transportes de tanto valor en lo que respecta a la exportación de productos portugueses, considero que se deriva del hecho de que los barcos portugueses eran utilizados como navíos de transporte al servicio de los mercados extranjeros. De esta

manera, el flete internacional constituiría una de las bases más significativas sobre las que se asentaría la actividad marítima y comercial de la burguesía de los puertos portugueses, fundamentalmente de Oporto y Lisboa.

En segundo lugar, en términos de desarrollo global del comercio exterior portugués en la Baja Edad Media, la exportación de productos portugueses dependería en gran medida del flujo de las importaciones. Hay que recordar que Portugal no exporta productos de alto valor: los higos secos y uvas del Algarve, la sal de Setúbal o el vino procedente de casi todo el país no son productos que aseguren, por sí solos, una ruta marítima o el acceso preferencial a un mercado, ya que incluso no se trata de productos exclusivamente producidos por Portugal. De esta forma, su comercialización deberá orientarse hacia mercados en donde estos productos no existen –los mercados del norte de Europa–. Su competitividad exige bajos costes de transporte, pues hay que tener en cuenta que se trata de una gama de productos de débil valor unitario, en la cual el transporte afecta de forma significativa los costes de comercialización. En estos términos, resulta evidente que la fruta del Algarve, la sal de Setúbal o el vino exportado por la ribera del Duero sólo conseguirían ser colocados en el mercado exterior a precios competitivos si se beneficiasen, en términos económicos, de fletes prácticamente gratuitos, objetivo que sólo podría garantizarse si estos productos funcionasen como lastre. Esto significa que la defensa de la exportación portuguesa precisa de una política de importación regular en el marco de las rutas atlánticas. De ahí el valor que tiene para Portugal el acceso a tales rutas y la necesidad que los comerciantes lusos experimentan de garantizar –aunque sea por medio del flete– una posición importante en este espacio marítimo, precisamente porque son las importaciones efectuadas por estas vías las que permitirán la salida de la producción nacional.

Ahora se comprenden los fundamentos de la política comercial defendida por las ciudades marítimas portuguesas en la segunda mitad del siglo XIV. Portugal sólo tiene posibilidades de mantener un acceso privilegiado a las rutas del *Atlántico meridiano* en un marco político y diplomático de perfecta delimitación en lo que respecta a las rutas castellanas, vascas o andaluzas, en la medida en que las flotas del reino vecino desarrollan sus actividades también en el mismo espacio. En efecto, la posibilidad de que los barcos portugueses tuviesen acceso al

Atlántico en el marco de una alianza con Castilla, terminaría por hacer que la navegación lusitana en estas rutas pasase a un segundo plano, es decir, acabaría por resultar fatal para las relaciones comerciales exteriores de Portugal.

En estas circunstancias, no resulta exagerado afirmar que en el reinado del rey Fernando y en el transcurso del *Interregno,* la burguesía marítima portuguesa demuestra poseer un perfecto conocimiento de las coordenadas de la situación, así como de las posibilidades y limitaciones del país. Se niega –repetidamente– a apoyar una política internacional que, si bien obedece a una cierta lógica diplomática, acabaría por tener serios inconvenientes en su vertiente comercial. Por ello, esta misma burguesía marítima prefiere otra orientación que, en su opinión, asegure al país el deseable acceso preferencial al espacio Atlántico. Poco después, gracias a la evolución político-militar que se concreta en las Cortes de Coimbra y en Aljubarrota, dicha opción se verá concretada en términos diplomáticos en el Tratado de Windsor, firmado el 9 de mayo de 1386.

Examinemos esta cuestión con un poco de detenimiento.

En marzo de 1384, Fernando Alfonso de Albuquerque y Lorenzo Anes Fogaça, en calidad de embajadores de Portugal, parten del Tajo hacia Inglaterra. Van en dos navíos, el primero en un bajel y el segundo en una barca. Habiendo llegado a Plymouth, se dirigen inmediatamente a Londres, a la calle Gracechurch, en donde se instalan en el Hotel del Halcón, cuyo dueño se llama Thomelin de Winchester. Después de tomar un refrigerio, se encaminan a casa del duque de Lancaster, Juan de Gante, quien los recibe amistosamente. Al día siguiente, el propio monarca Ricardo II les concede audiencia.

¿Cuál es el mensaje que llevan los portugueses al soberano británico? Según lo que afirma Fernán Lopes, cabe destacar dos cosas: primero, la declaración de que poseen plenos poderes para negociar en nombre del maestre y, significativamente, de las ciudades de Lisboa y Oporto, y, en segundo lugar, la declaración de que Portugal está dispuesto a ayudar al duque de Lancaster en sus pretensiones al trono de Castilla (hay que recordar que Juan de Gante utiliza el título de rey de Castilla, por estar casado con una de las hijas de Pedro I). ¡Generosa disponibilidad la de un reino como Portugal, que, en los primeros meses de 1384, está atravesando una crítica situación interna! Evidentemente se trata de un reclamo a despertar el interés y las influencias

del duque de Lancaster para que éste aporte lo que realmente interesa a los portugueses: ayuda militar. Además, este último aspecto fue ciertamente tratado, ya que la respuesta inglesa lo expresa claramente.

El tono de esta respuesta no resulta claro del todo. De ella se desprende que Ricardo II no desea comprometerse directamente con la causa portuguesa. Se trata de una actitud perfectamente comprensible, toda vez que la situación interna de Portugal no está ni mucho menos definida y, sobre todo, porque en aquel entonces se estaba en plenas negociaciones sobre un nuevo tratado de paz en el canal de La Mancha (a la cual el rey de Inglaterra alude expresamente). Esta paz habría de firmarse el 3 de septiembre de 1384, siendo conocida como las Treguas de Boulogne. De hecho, se trata de la anticipación de la paz general que se firmaría cuatro años después y corresponde, por parte de los dos bandos, al reconocimiento de las dificultades financieras generalizadas, de la imposibilidad de aumentar la carga fiscal sin provocar el estallido de nuevos problemas sociales y de las ventajas de negociar la libertad de navegación en el Atlántico, aceptando la situación tal y como se presenta en aquel momento.

Como cabe ver, la coyuntura diplomática europea no resulta muy favorable a los propósitos portugueses. Éstos, mediante la ayuda militar, pretenden intensificar la intervención inglesa en la Península. Por ello, vuelvo a repetir, se explica la prudencia británica y las dificultades iniciales que encontraron los embajadores de Portugal para ver concretadas las promesas realizadas. Hay que tener en cuenta, por ejemplo, que la autorización inglesa para que se contraten soldados data del 28 de julio de 1384, cuatro meses después de su llegada a Inglaterra, y que, de hecho, estos contratos sólo comienzan a efectuarse entre diciembre y enero del año siguiente. En este orden de cosas, la obstinación portuguesa, demostrada a partir del primer trimestre de aquel año, acaba por convencer al soberano británico de que debe apoyar sin reservas la causa del maestre de Avis. Me refiero, fundamentalmente, al desenlace victorioso de la batalla de los Atoleiros, a principios de abril, y al levantamiento del cerco de Lisboa por los castellanos, a finales de agosto.

Para sufragar los gastos, los embajadores piden un préstamo a varios comerciantes londinenses. De esta manera, el 23 de enero de 1385, por orden de Ricardo II, se embargan todos los barcos y bienes portugueses en Inglaterra como garantía de dicho préstamo. De hecho, es-

tos datos confirman lo que se dijo en el capítulo anterior respecto al relevante papel que ejercieron en todo este proceso los sectores mercantiles de las ciudades marítimas de Portugal. En efecto, como cabe ver, en último término, son estos sectores los que garantizarán económicamente esta ayuda militar. Asimismo, esta exigencia ya debía de estar prevista; por ello (A. Sergio lo vio claramente), los embajadores portugueses, al presentarse ante el rey de Inglaterra, declaran que también poseen poderes de las ciudades de Lisboa y Oporto.

La expedición se pone en marcha a finales de enero. Tras algunas dificultades provocadas por las disputas entre los capitanes ingleses, las tropas, parten en dirección a Portugal. Fernán Lopes nos refiere las dificultades que encontraron algunos de los barcos para penetrar en el estuario del Tajo, cuyo acceso continuaba estando controlado por la flota castellana.

Inmediatamente después, tras las Cortes de Coimbra, don Juan I envía nuevos poderes a sus embajadores en Inglaterra: ahora se trata de ampliar el ámbito de la ayuda militar y negociar un tratado de alianza. Meses más tarde, tras la victoria de Aljubarrota, se apresura a comunicar el hecho tanto a Ricardo II como a Juan de Gante. Leyendo entre líneas el relato de Fernán Lopes, resulta posible ver que, a partir de este momento y, ante la evidencia de los acontecimientos, los ingleses habrían comenzado a pensar seriamente en las ventajas de un acuerdo diplomático luso-británico. El proceso de negociación debió concluir a principios de abril de 1386, por lo que el tratado entre los monarcas de Portugal e Inglaterra se firma el día 9 de mayo. Como embajadores plenipotenciarios por parte portuguesa están Fernando Alfonso de Albuquerque y Lorenzo Anes Fogaça y, por parte británica, Ricardo de Alberbury, Juan Clanowe y Ricardo Ronhale. En resumidas cuentas, el texto dice lo siguiente: Se establece una amistad y confederación perpetua entre los dos monarcas y sus respectivos vasallos con el compromiso de mutua asistencia, contra cualquier enemigo de ambos reinos, exceptuando al papa Urbano VI y sus sucesores, al emperador alemán y Juan de Gante. En el artículo segundo, se establece que los vasallos de cada uno de los reyes pueden dirigirse a los dominios del otro y «quedarse allí, residir de forma permanente y comerciar». Asimismo, se acuerda que ninguno de los dos monarcas y ningún súbdito prestará cualquier clase de apoyo en contra del otro,

> ...obligándolos, además, a considerar a los enemigos de dichos reyes, tierra y dominios y a sus herederos y sucesores como sus propios enemigos mortales, debiendo, asimismo, evitar tener relaciones con los mismos, sino que, antes bien, deberán perseguirlos con todas sus fuerzas (artículo tercero).

Tras algunas cuestiones subsidiarias, se estipula que el otro monarca siempre será tenido en cuenta en los acuerdos, treguas o armisticios, firmados por cada uno de ellos (artículo octavo).

A mi modo de ver, los artículos noveno y decimosegundo tienen especial interés. El primero, en lo que respecta a la libertad de comercio que se establece en el artículo segundo, constituye una cláusula que determina una seguridad especialmente importante para los comerciantes y navegantes:

> Si en el futuro acontece que algún súbdito de los mencionados reyes o de sus sucesores efectúen acciones contrarias a las estipulaciones de la presente alianza, en contra de la otra parte, ya sea por encarcelaciones, invasiones, toma de fortalezas, ciudades o campos, pillaje, robos de personas o cosas, en estos casos, el rey cuyos vasallos hubieren cometido tales injurias, así como sus herederos, serán considerados responsables y estarán obligados a repararlas y reponer las cosas como se hallaban anteriormente y, asimismo, a castigar a los delincuentes con la mayor prontitud, como máximo seis meses después de efectuada la reclamación, dejando dicho castigo a elección del soberano que fue injuriado, sin que por ello la presente alianza pueda considerarse anulada o disuelta, sino que antes, por el contrario, permanecerá en vigor.

El artículo decimosegundo obliga expresamente a cada uno de los sucesores de ambos monarcas a jurar, renovar y confirmar lo estipulado en el presente tratado, de forma solemne y pública.

No se equivocaba V.M. Shillington cuando decía que estos dos artículos del tratado constituyen una especie de carta de regulación de las actividades comerciales tanto en uno como en otro país. A decir verdad, el acuerdo posibilita un incremento de las relaciones comerciales entre ambos países; probablemente, estos intercambios se triplicaron.

Resulta interesante señalar que, en esta misma ocasión, se firma un extenso acuerdo entre los dos monarcas, según el cual, el rey de Portugal se compromete a enviar diez galeras, armadas y equipadas a sus expensas, y que, hasta el 29 de septiembre, permanecerán al servicio del rey de Inglaterra para combatir a sus enemigos. En los veranos siguientes, este mismo número de galeras serán alquilados por un plazo de seis meses, mediante el pago por el rey de Inglaterra de una suma estipulada.

Llegados a este punto, se impone reunir las ideas expuestas para elaborar una breve conclusión.

En el comienzo de este capítulo se afirmaba que el Tratado de Windsor definía una opción política, pero que, al hacerlo, concretaba toda una serie de problemas cuya significación va más allá del ámbito de Portugal e Inglaterra. Esta segunda dimensión se debe al hecho de que el acuerdo define un espacio diplomático basado en coordenadas geoeconómicas que poseen profundas raíces en la historia de Europa occidental.

Estas coordenadas resultan bien conocidas. En las páginas anteriores he procurado subrayar las que afectan de forma más directa a la realidad portuguesa. De hecho, resulta patente la necesidad que Portugal tiene de asegurarse un acceso a las rutas del *Atlántico meridiano:* de la consecución de este objetivo dependen todas las relaciones económicas exteriores del país. No obstante, en el transcurso de los años del reinado de don Fernando y durante el *Interregno,* se mantiene latente una cuestión central: ¿cuál es la táctica diplomática más adecuada para conseguir este objetivo? Don Fernando no es capaz de resolver el problema, ya que procura hacerlo cambiando de alianzas, olvidando que los tratados no son instrumentos inofensivos. Tras sucesivos reveses, acaba por escoger la opción plasmada en los Tratados de Santarém y de Salvaterra. De hecho, en aquel momento, ésta era la solución plausible, pero, en las circunstancias y en los términos en que fue negociada, indiscutiblemente se trata de una salida plena de inconvenientes diplomáticos y económicos. Además de los que mencioné anteriormente, cabe destacar aquél que, en términos de relaciones exteriores de Portugal, constituyen el más importante de todos ellos: el proceso político-diplomático que desde 1373 hasta 1383 incorpora al reino lusitano en el espacio atlántico controlado por Castilla, se realiza sin ninguna clase de garantías para Portugal (véase, por ejemplo, la facilidad

con que, una vez vacante el trono portugués, se destruye cualquier alternativa similar a la que es defendida, como por ejemplo, por los hijos de Inés de Castro). Considero que es importante destacar este aspecto, ya que explica la tortuosa forma en que el grupo situado alrededor del maestre de Avis construyó el entramado para la recuperación de la autonomía (entiéndase «descastellanización») de las rutas portuguesas del Atlántico. Se trata de un proceso lento y poco lineal, debido a las diversas consecuencias de naturaleza política, militar, diplomática, económica e incluso social que supone; el intento de describir dicho proceso implicaría explicar la historia de la crisis de 1383-1385. Sin embargo, vale la pena mostrar cómo, en todo el proceso, hay un momento —que dura un año completo— que resulta decisivo desde el punto de vista de la historia diplomática de la crisis. Entre marzo de 1384 (cuando los embajadores se dirigen a Inglaterra) y marzo de 1385 (Cortes de Coimbra), los que se oponen en Portugal al rey de Castilla se convencen (o los hechos se encargarán de convencerlos) de que el éxito de la empresa depende de la confluencia de dos factores: el conseguir un apoyo británico, no sólo militar sino también político, y la elección de un nuevo soberano.

Si esta lectura de los acontecimientos se corresponde con la verdad, no resulta difícil llegar a otras conclusiones con cierto interés. De esta manera, reuniendo toda la información que resulta disponible, no es descabellado pensar que la necesidad de esta confluencia se vuelve cada vez más clara a partir de octubre de 1384, cuando se deciden convocar las Cortes de Coimbra. Esto significa que las Cortes de marzo 1385 tenían, además de los objetivos que les han sido atribuidos tradicionalmente, un propósito en el campo diplomático que también merece ser subrayado: el que la elección formal del rey otorgase la posibilidad a los embajadores portugueses de obtener una ampliación del apoyo inglés al nivel más alto de un tratado de alianza (por ello, hay que recordar que los nuevos poderes para los embajadores son enviados después del día 15 de abril).

Desde esta perspectiva, el Tratado de Windsor se presenta formalmente como un eslabón más en la cadena constituida por los Tratados de Santarém y de Salvaterra, pero su significado material es radicalmente opuesto. Al igual que ocurre en los tratados anteriores, el espacio conflictivo es el mismo —el espacio Atlántico— pero, ahora, dicho

espacio es considerado en el marco de las relaciones diplomáticas luso-británicas.

Este aspecto resulta aún más importante por cuanto –como ya se destacó anteriormente– el tratado se firma en una coyuntura europea en la que se está negociando la conclusión de las guerras del sistema de Crécy. Asimismo, está ligado a una cierta potenciación de la ofensiva inglesa en Castilla mediante la expedición a la Península del duque de Lancaster (julio de 1386-mayo de 1387) con escasos resultados prácticos. Una vez reiniciadas las negociaciones, éstas contemplan dos aspectos primordiales: la renuncia de Juan de Gante a la Corona castellana y el reconocimiento por parte de ambos bandos de la libertad de navegación en el Atlántico. En 1388, al resolverse el contencioso anglo-castellano, se firma la paz general –en forma de tregua– en Leulingham en julio de 1389. Portugal se adhiere al mismo en Monçao, en noviembre del mismo año. Todos los firmantes reconocen la libertad de transporte marítimo y el respeto a los convenios bilaterales. En este contexto, el rey de Portugal se ve fortalecido con la alianza inglesa: de acuerdo con lo acostumbrado en la época, la alianza es ratificada con el enlace matrimonial del soberano con Felipa de Lancaster, hija de Juan de Gante, celebrado en Oporto el 2 de febrero de 1387.

Capítulo V

LA DIMENSIÓN HORIZONTAL EN LAS COMUNICACIONES ENTRE EL ATLÁNTICO Y EL MEDITERRÁNEO

1. Las navegaciones corsarias y las travesías comerciales de los portugueses en el Mediterráneo

Si se pretende escoger un testimonio histórico significativo acerca de la presencia portuguesa en el Mediterráneo Occidental, quizás convenga citar el nombramiento de Gonzalo de Cerdal como cónsul de Portugal en Barcelona, que lleva a cabo Alfonso V el 22 de octubre de 1446. En dicho documento, el monarca lusitano escribe que el nombramiento se justifica, ya que, a la Ciudad Condal se dirigen «muy a menudo naves y embarcaciones de carga de nuestros reinos y señoríos». Esto quiere decir que la presencia portuguesa difícilmente puede disociarse de la frecuencia de la presencia marítima.

A decir verdad, la documentación portuguesa —si bien resulta escasa— testimonia la importancia y la dimensión de esta presencia. Por ejemplo, en las Cortes de 1456, los vecinos de las localidades de Viana do Castelo, Ponte de Lima y Vila do Conde (villas situadas al norte de Portugal) declaran que exportan pesca hacia el Levante y afirmaban que «...cada año se carga en el río Miño un navío con mercancías que se dirigen a Flandes y Aragón».

Como ya he tenido oportunidad de comentar en el capítulo tercero, parece haber existido una navegación constante entre los puertos del norte de Portugal y los situados entre Cataluña y el Levante peninsular. A este respecto cabe citar el caso de la nave *San Antonio*, que en 1443 zarpa de Oporto llevando una carga en dirección a Barcelona. Asimismo, la documentación catalana, valenciana e italiana confirma la presencia constante de barcos portugueses.

Sin embargo, dicha navegación no se limitaría a la comunicación directa entre Portugal y los puertos del Mediterráneo, sino que funcionaría al calor de las necesidades del momento, como habrá ocurrido, por ejemplo, con el barco dirigido por Andrés Sanches, que, en 1413, transportaba pasajeros entre Valencia y Bujía.

Como es natural, existen datos sobre secuestros y ataques a embarcaciones portuguesas en aguas mediterráneas que, a su vez, revelan la intensidad de dicho tráfico. Así, por ejemplo, en junio de 1333, en el puerto de Barcelona se capturaron seis naves portuguesas cargadas con trigo destinado a Portugal.

Otro de los peligros que podían afectar a los marineros portugueses que atravesaban el Mediterráneo –así como en cualquier otro mar– era el encuentro con los corsarios. En un acuerdo de las citadas cortes de 1456, se hace referencia a la utilización de –cito textualmente–,

> ...carabelas grandes para transportar la pesca y las mercancías de la comarca, por dos razones, la primera, porque pueden navegar en aguas poco profundas y la segunda, porque son ligeras y pueden escapar a las naves corsarias.

Así sucedió –por citar algunos casos– en la primera mitad del siglo XIV, con un barco que navegaba de Lisboa hacia Alicante, cargado de pesca; en 1408, a un barco que procedía de Valencia y se dirigía a Portugal; en 1440, a una nave que hacía el trayecto entre Barcelona y Brañas; en 1454, a una carabela de Viana do Castelo, en las proximidades de Denia; en 1463, a una nave que fue capturada en San Feliú; en 1486, a una carabela que se dirigía a Valencia y en 1494, en los mares de Sicilia, a una nave que iba de Venecia hacia Lisboa.

¿Acaso esta situación se habría producido debido únicamente a las acciones de los corsarios, tan frecuente en aquellos tiempos? Pienso que no.

En una carta del rey de Aragón, fechada el 2 de septiembre de 1460 y dirigida al gobernador del Principado de Cataluña, el monarca afirma que días antes habían sido capturadas dos embarcaciones portuguesas –una en altamar y otra en el puerto de Alicante– conjuntamente con 160 hombres de la tripulación, bajo la acusación de actividades corsarias. Dichas naves estaban capitaneadas por dos hermanos, Pedro y Enrique de Albuquerque, los cuales elevaron una protesta al

soberano aragonés y éste mandó realizar la investigación correspondiente.

Con razón o sin ella, es verdad que los portugueses eran temidos por sus frecuentes actividades como corsarios en los mares del Mediterráneo occidental. Por ejemplo, en una sola carta de Juan II de Aragón, fechada el 20 de junio de 1472, se hace referencia a los siguientes ataques lusitanos a súbditos suyos: a la carabela de Francisco Vallercilla, en la que fueron robados paños, aceite y otras mercancías; a la nave de Bartolomé Negre, que se dirigía a Mallorca; a una carabela capitaneada por Juan Bertoméu, que transportaba un cargamento de trigo de Sicilia a Mallorca; a una embarcación dirigida por Jorge Sureda, procedente de Valencia, que traía tejidos y otras mercancías; a las de Cristóbal Lavos y Den Pau, procedentes ambas de Sicilia; a la carabela de Francisco Vidal, que navegaba desde el norte de África hasta Mallorca; y al barco de Bartolomé Negre, ya citado, que es capturado en los mares de Córcega. Si bien la lista no es pequeña, el rey agrega que

> ...además de estas embarcaciones y navíos, otros muchos vasallos y súbditos suyos fueron capturados por portugueses, causándoles gran daño y destrucción.

Por esta razón, continúa el rey en su carta, puesto que estos bienes, a pesar de las protestas, nunca fueron restituidos a sus dueños, sus funcionarios están autorizados a secuestrar dos embarcaciones lusitanas cargadas con cueros y otras mercancías.

El peligro, como cabe ver, era real... y el temor no resultaba menor. El 14 de junio de 1434, las autoridades de Génova escribieron al rey de Portugal, don Duarte, protestando por el comportamiento de los portugueses, que trataban a los genoveses en altamar como si fuesen enemigos, y citan los casos de una nave lusitana que, en los mares de Sicilia, atacó al navío genovés de Francisco de Lignolis y lo capturó, y de otro, a cuyo capitán *...ita vestri spoliaverunt.*

Como cabe deducir de éste y otros casos ya citados, parece que los mares de Sicilia eran visitados con frecuencia, como ocurría con el canal entre Cerdeña y Córcega, el acceso a Génova y a la costa de Cartagena...

El testimonio de Zurara, en su *Crónica de la toma de Ceuta*, resulta muy reveladora. Cuenta el cronista que, en vísperas de la conquista de

la ciudad africana, circulaba el rumor de que la armada lusitana se podría dirigir a diversos lugares y uno de ellos era Sicilia. La prueba de que esta información no era exagerada reside en el hecho de que, en 1415, se realizaron obras en el castillo balear de Bellver, ante el temor de un ataque portugués. Asimismo, existen testimonios que hablan de ataques a Ibiza en 1412.

A finales del siglo XIV, Juan I de Aragón le escribía a su tesorero en dicha isla y, entre otras cosas, admitía la posibilidad de que una flota portuguesa se presentase en sus costas, por lo cual le aconsejaba que organizara la defensa contra un posible desembarco.

Por todo esto, resulta legítimo pensar que las intervenciones de barcos corsarios portugueses en estos mares serían bastante frecuentes. Si bien, por razones obvias, el número de datos disponibles acerca de operaciones contra barcos y puertos musulmanes es inferior (en efecto, la mayor parte de las fuentes disponibles proceden de las protestas de los monarcas y las autoridades de las naciones a que pertenecían las naves atacadas, mientras que los infieles no protestaban por los procedimientos legales al uso...), es de suponer que éstos se situaran entre los objetivos habituales de los corsarios lusitanos. Incluso los moros de Granada estarían entre sus víctimas. Además de esto, la *Crónica de don Pedro de Meneses*, de Zurara, describe muchas situaciones en las que cabe comprobar que Ceuta funcionó, a partir de 1415, como base de operaciones corsarias contra el infiel. De esta manera, cabe pensar que Ceuta también constituiría una base importante para los barcos corsarios portugueses que, a lo largo del siglo XV, operaron en el Mediterráneo occidental.

Algunos de los miembros más importantes de la sociedad portuguesa de esta época habrían participado en dicha actividad. En tanto que *actividad de alto riesgo,* cuando el corsario alcanzaba el éxito, los beneficios obtenidos resultaban considerables. Como es natural, no se conocen muchos elementos que nos permitan cuantificar el monto de los beneficios producidos por dicha actividad, pero los escasos datos disponibles nos hablan de valores muy considerables. Por ejemplo, he tenido oportunidad de estudiar la contabilidad de un barco corsario luso-catalán que, en 1464, navegó en la zona del estrecho de Gibraltar: de un análisis cuidadoso de las cuentas presentadas por su tesorero, ¡he podido concluir que los beneficios se aproximaban al 150 % en una sola operación!

¿Qué significado tenían estos valores en el conjunto más amplio de las finanzas de las entidades armadoras? En lo que respecta al corso portugués, no creo que puedan obtenerse cantidades fiables, debido a la ausencia de datos documentales. Sin embargo, es posible obtener datos comparativos que contribuyan a clarificar el tema. En el caso de Cataluña durante la primera mitad del siglo XV, Vicens Vives acepta la posibilidad de unos beneficios anuales del orden de los 100.000 florines. En el caso portugués, sólo considerando los ataques a embarcaciones lusitanas en el Mediterráneo, cuyas valoraciones en moneda aragonesa están documentadas, tenemos cantidades que se sitúan entre los 4.000 y los 12.000 florines. Sin exagerar la seriedad de los cálculos que pueda hacerse al respecto (soy el primero en reconocer que se trata de un simple ejercicio intelectual de aproximación comprensiva –no cuantificadora– de la realidad del corso), hay que recordar que, en la ya citada carta del rey de Aragón del 20 de junio de 1472, se habla claramente de ocho ataques recientes, así como de otros que no se especifican. Si se aplicase la media de los valores indicativos, que acabamos de citar como valor patrón, se obtendría ¡más de 60.000 florines como beneficios de los ataques citados en un solo documento! Esto significa que las cantidades sugeridas por Vicens Vives no son exageradas. Asimismo, mediante los cálculos que realicé con respecto a dos travesías de un solo barco corsario en 1464, obtuve un total de ingresos de un valor de 7.000 florines, lo que corresponde a unos beneficios netos del orden de los 4.000 florines. Comparando estos números con los ingresos de la tesorería real catalana –en tiempos del *rey intruso*, el condestable don Pedro de Portugal– cabe afirmar, sin grandes márgenes de error, que un solo viaje de una nave corsaria que obtuviese el éxito representaba, en términos financieros, el equivalente de un mes de ingresos de uno de los tesoreros reales. Considero que, tras estos ejercicios de contabilidad un tanto artificiales, ésta es la principal conclusión que se puede extraer.

Volviendo a los corsarios portugueses, resulta interesante recordar que estaban ligados a esta actividad tanto miembros como sectores muy importantes de la sociedad portuguesa del siglo XV, como es el caso del administrador de Hacienda de Alfonso V, Lope de Almeida, armador de una carabela corsaria que navegó en el Mediterráneo en 1461. El caso más interesante, más allá del infante don Enrique (de quien se volverá a hablar), es el del infante don Fernando, hermano

de Alfonso V. La manifestación más temprana de su interés por la navegación en el mar interior data de 1454. En 1459, Juan II de Aragón advierte a las autoridades de sus reinos acerca de la carabela de dicho infante, que, bajo el mando del escudero Fernán Gonçalves, estaría navegando por esta zona. Supongo que debe ser el barco que, en aquel mismo año, capturó en Porto Pisano una embarcación procedente de Sicilia.

En algunos casos, si el capitán corsario es portugués, éste puede estar al servicio de un monarca extranjero. En esta época, el ejemplo más conocido de esta situación es el de Juan Pires, que, a mediados del siglo xv, circula bajo el estandarte del duque de Borgoña, navegando por el Mediterráneo Occidental, el estrecho de Gibraltar, el Algarve, Madeira y Canarias. Capturado en 1453, fue sometido a juicio, resultando muy interesantes los argumentos que Pires presentó para justificarse ante el tribunal. Asimismo, destacan otros nombres que merecen un estudio particular: Alfonso Furtado, que opera en los mares de Sicilia en 1439, Ruy Valente, que navega por el estrecho de Gibraltar en 1463 y Diego Velho, que recorre los mares de Valencia en 1474.

De esta manera, se comprende perfectamente que Claude Carrère haya escrito que durante el siglo xv los portugueses eran conocidos en Cataluña como marineros y, sobre todo como corsarios.

¿Cuál es el significado de todo esto? Siendo verdad que aún no se han examinado exhaustivamente las fuentes, parece, sin embargo, que los datos conocidos resultan suficientes para comprobar la existencia de una línea continua en lo que respecta a esta presencia marítima, tanto en el plano comercial como militar. Por otro lado, cualquier intento de explicación no podrá obviar algunos (naturalmente, sin tener que citarlos todos) de los paralelismos existentes, por ejemplo con otra marina peninsular de la vertiente atlántica –la vasca– y con su presencia, igualmente interesante, en el Mediterráneo. De todos modos, no puede dejar de establecerse un nexo integrador que relacione la presencia mediterránea de la marina portuguesa con la dialéctica de los espacios atlánticos ya explicada en páginas anteriores.

En este sentido, pienso que las dos vertientes de la llegada de los barcos portugueses a los mares mediterráneos no se sitúan –continúo utilizando expresiones ya explicadas– en el mismo ámbito espacial. Si la marina mercante se inscribe preferentemente en el horizonte del *Atlántico meridiano que penetra en el Mediterráneo* (la consideración del caso

de Valencia, anteriormente expuesto, constituye un ejemplo importante de esta forma de incorporación), por el contrario, las actividades de los corsarios apuntan de preferencia para el *Atlántico horizontal.* Veamos en qué medida ocurrió esto, no sin antes señalar que estas distinciones muchas veces resultan excesivamente académicas y apenas se justifican por la necesidad de esclarecer determinadas situaciones. En este caso particular, no siempre las distinciones se corresponden con todas las realidades, ya que con frecuencia, las mismas embarcaciones funcionan de manera casi simultánea —o alternativamente, según las circunstancias— como nave de transporte o como barco corsario... Por esta razón, procuraré ceñirme al caso particular de las naves corsarias en el Mediterráneo, puesto que el Atlántico obedece a diferentes coordenadas.

En el siglo xv, Portugal parecía necesitar el establecimiento de bases en el Mediterráneo. En primer lugar, las precisa como instrumento de comunicación entre su naciente expansión oceánica y los centros de la vida económica europea; en segundo lugar, como vehículo que le permita penetrar en el norte de África sin enzarzarse en choques frontales con las fuerzas de esta región; y en tercer lugar, como apoyo estratégico y diplomático en la apertura política lusitana al mundo europeo, tras la crisis de finales del siglo anterior.

De esta manera, parece haber una estrecha relación entre fenómenos aparentemente tan alejados como la presencia de los portugueses en el Mediterráneo, la colaboración con Génova en el Atlántico, la expansión en Marruecos, o los intereses políticos y diplomáticos que se decantan hacia Aragón o Castilla. Probablemente no constituyen sino distintas caras de una misma realidad. En otras palabras, se trata de una realidad compleja que contiene la faceta expansionista de las navegaciones y de la conquista africana, pero que al mismo tiempo abarca la atracción ejercida por determinadas zonas del interior del mundo europeo sobre las actividades de las regiones de la periferia, como es el caso de Portugal. Se tiene la impresión de que nos encontramos frente a un proceso de desarrollo con manifestaciones de carácter diverso: atrae a los portugueses hacia zonas cada vez más periféricas del mundo atlántico y africano y, simultáneamente, los conduce (o bien los fuerza) a intensificar los contactos políticos y económicos con los polos de mayor desarrollo de la Europa de aquel entonces. En el siglo xv, el Mediterráneo occidental constituía uno de estos polos.

Pero, al hablar del Mediterráneo, no puede dejarse de lado el norte de África, considerando que, en la estrategia lusitana del siglo xv, ambas cuestiones están íntimamente ligadas. Cabe citar al respecto lo que ocurre en tiempos de Alfonso V... Además, hay relaciones interesantes que importa señalar... Por ejemplo, en relación a las tan discutidas razones que habrían llevado a los portugueses a las conquistas en Marruecos... Más allá de los diferentes motivos interiores y propios de la sociedad portuguesa (problemas de la nobleza, necesidades de abastecimiento de cereales, ideales de la Cruzada), pienso que el problema del oro, es decir, el intento de controlar las salidas mediterráneas de las caravanas africanas, tuvo su importancia, no pequeña... En este sentido, resulta interesante recordar que también aquí, con respecto al oro, las dos líneas de expansión portuguesas en el siglo xv –la mediterránea y la atlántica que llega hasta Guinea– no se encuentran tan alejadas la una de la otra... Lo que resulta válido en lo que respecta al nivel de las motivaciones económicas y, al tiempo, está absolutamente claro en el nivel de las experiencias humanas y los discursos ideológicos. Más tarde volveré sobre este tema.

Con razón escribió Vitorino de Magalhães Godinho:

> ...nos parece más plausible el suponer que Ceuta, llave del Mediterráneo, nos abriría la entrada en este mundo que se halla en disputa por parte de los estados comerciales de Aragón, Venecia y Génova. En Ceuta se abriría el camino del Levante, el mercado de las especias y el camino de la berbería, el mercado del oro. Desde fecha muy temprana, puede verificarse la penetración comercial portuguesa en el Mediterráneo.

De esta manera, entramos en un terreno en donde resulta imposible delimitar las razones primordiales y las que tienen un carácter secundario. Será preferible considerar la confluencia de una serie de motivaciones que, si bien en su formulación teórica se presentan como elementos diferentes, no obstante parecen haber actuado en un mismo plano de influencia mutua. En el fondo, existe una única realidad cuyas coordenadas dominan la historia portuguesa de la Baja Edad Media y que cabrá formular en los siguientes términos: una vez abierto el estrecho de Gibraltar a la navegación cristiana, Portugal se integra progresivamente en este eje mediterráneo-africano, que desde Italia hasta

las islas atlánticas irá construyendo poco a poco la futura civilización y la economía oceánica de la Edad Moderna.

Evidentemente, a los ojos de los hombres del siglo xv, esta realidad no se presenta exactamente en estos términos, sino que muestra unos horizontes más limitados. Para ellos, sería primordial el dominio de una zona de carácter heterogéneo que, teniendo como centro el estrecho, se desarrolla en dirección a occidente, hasta las islas de las Azores y Cabo Verde. Nuevamente cito palabras de Vitorino de Magalhães Godinho:

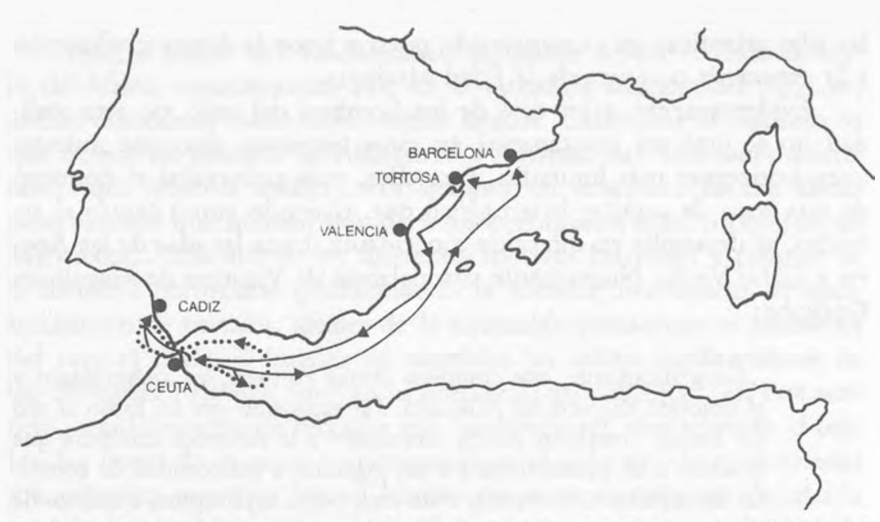
> ...Geográficamente, este complejo abarca Portugal, los archipiélagos y el noroeste africano del Atlántico. Tal expansión gira en torno al oro del Sudán –carabelas contra caravanas– a la dinámica azucarera que conduce a las plantaciones y a los ingenios, a la necesidad de controlar los mercados de cereales o de crear otros, a la captura o rescate de cautivos canarios, azenegues y negros para mano de obra, a la búsqueda de tintes y a la multiplicación del ganado (industria y exportación de cueros).

No obstante, resulta evidente que este espacio –durante gran parte del siglo xv– no dispone de fundamentos suficientes como para desarrollarse sin la colaboración y sin el apoyo de un segundo espacio que, en el Mediterráneo occidental, constituye a su vez un segundo espacio triangular, posicionado de forma inversa al primero y cuya base va desde Génova a la Argelia actual.

De esta manera, obtenemos un espacio geopolítico y geoeconómico que geográficamente se puede traducir en un triángulo invertido, dentro de cuyos límites se desarrolla una parte significativa de la historia portuguesa en los años centrales del siglo xv. Es el espacio definido por las navegaciones corsarias de Juan Pires, al que ya me referí en este capítulo.

Sin pretender diluir estos temas en una problemática excesivamente amplia que, por querer explicar muchos factores haga flaco servicio a la comprensión de los hechos, considero, no obstante, que el situar los acontecimientos en un marco más general –como el que se ha sugerido– puede resultar útil en el momento en que se pretenda reflexionar acerca de aspectos más particulares. Veamos algunos ejemplos.

Es verdad que, en la decisión de conquistar Ceuta en 1415, los intereses mercantiles y los problemas de abastecimiento del reino lusi-



8. Un viaje de un barco luso-catalán por el estrecho de Gibraltar a mediados del siglo XV: el barco *Den Melchior* en 1464. Reproducido de mi estudio *Navegación y corso en el Mediterráneo Occidental: los portugueses a mediados del siglo XV*, Pamplona, 1978. a) Esquemas del viaje. b) Relación de bienes capturados y correspondiente valor en sueldos. c) Cálculo global de la operación.

(b)

380,5	sacos de dátiles	31.641	9 d
4	sacos «judi»	1.630	
1	barrilito con calamita	110	3 d
3	sacos con agalla	342	10 d
1	bota de jabón	310	4 d
7	sacos con 33 esteras	62	2 d
387	tómizas	96	9 d
4	sacos de laca de esparto	46	7 d
148	pieles de cabra	467	
4	cestos de esparto con plomo	291	3 d
4	cajas con su contenido	59	8 d
7	cajas de bizcocho	100	
6	sacos de cera	2.575	10 d
	cosas diversas	7	5 d
	Total	37.741	10 d

(c)

1	Total de ingresos	37.741	10 d	100 %
2	Gastos de inversión	15.442	4 d	40,9 %
3	Ganancia obtenida	22.299	6 d	59,1 %

tano jugaron un papel determinante. Pero, ¿acaso no sería Ceuta, al mismo tiempo, una pieza fundamental en el control de ese punto de convergencia de los triángulos invertidos que es el estrecho de Gibraltar? Si esto es así, la conquista de esta ciudad no interesaría apenas a los portugueses, puesto que tal empresa podría beneficiarles tanto a ellos como a otros países y, especialmente, a los italianos. De momento, no resulta posible desarrollar esta cuestión con mayor detalle —ni con fundamentos más sólidos—, puesto que nuestros conocimientos sobre el particular aún resultan bastante insuficientes. La opinión más frecuente es la de que los portugueses e italianos (sobre todo los genoveses), colaborando entre sí en lo que respecta a Europa y el Atlántico, actuaron como competidores en el norte de África. Robert Ricard parece haber sido quien formuló esta interpretación por vez primera que, posteriormente, fue asumida por otros autores, tales como J. Heers o H. Kellenbenz. Personalmente, no creo que la existencia de esta competición esté suficientemente acreditada, razón por la cual considero más probable que la colaboración reconocida en Portugal se extendiese a Marruecos. Esta parece ser la opinión de Vitorino de Magalhães Godinho, cuando este autor cita una frase de Veiga Simões, el cual, en 1938, afirmaba que la conquista de Ceuta «debió de haber sido insistentemente sugerida por los mercaderes genoveses en Lisboa». En realidad, hoy en día aún nos encontramos frente a un panorama que resulta, en gran parte, poco conocido y en el que nos movemos con cierta dificultad. Creo que, con respecto a este tema, cabe aplicar las palabras de C. E. Dufourq, quien escribía en 1971 que

> ...la historia del comercio genovés con el Magreb y sus posibles variaciones a lo largo de los siglos que van del XIII al XV o al XVI deberá ser reescrita o quizás, tendrá que volverse a escribir por completo.

Más recientemente, Gabriella Airaldi ha aportado contribuciones importantes que refuerzan dicha hipótesis.

Cabrá aplicar una perspectiva semejante a la interpretación de la posterior expansión portuguesa en el norte de África. ¿Se trata tan sólo del resultado de la presión ejercida en la sociedad portuguesa por la nobleza en crisis, o acaso también constituirá la expresión del intento de controlar esta zona enmarcada en el espacio geopolítico y geoeconómico acerca del cual hemos venido hablando últimamente?

En apoyo a este punto de vista, presentan el mayor interés las discusiones que tuvieron lugar acerca de la problemática marroquí en el seno del Consejo Real portugués a lo largo del siglo xv. Por citar un ejemplo, se puede hablar de la cuestión de Tánger. Más allá de las diferentes opiniones formuladas con respecto al destino del infante don Fernando (que había quedado como rehén en Marruecos tras el fracaso de la expedición lusitana de 1437, a cambio de la promesa de la devolución de Ceuta), hay que admitir la siguiente hipótesis: el centro de la cuestión residiría en el problema de saber si Ceuta resultaba o no necesaria para el control de las salidas del comercio norteafricano. Del hecho de que la respuesta a esta cuestión resultase positiva o negativa, se derivaría, naturalmente, la decisión de cumplir o no la exigencia marroquí de cambiar la libertad del Infante Santo por la devolución de Ceuta. Como es sabido, en el seno de la propia familia real portuguesa, no había unanimidad de opiniones. Mientras que el infante don Enrique pensaba en términos afirmativos —es decir, que la posesión de la citada ciudad era fundamental para el control de dicho comercio—, su hermano, el duque de Coimbra, se inclinaba por una respuesta negativa. En el fondo, ¿no estaremos ante dos formulaciones estratégicas distintas, pero que concuerdan en la misma política que pretenden servir? Existen dos cartas del rey de Portugal, ambas fechadas en el año 1433, mediante las cuales el monarca dona a los dos hermanos (don Enrique y don Pedro) la quinta parte a que tenía derecho el rey sobre los beneficios de las operaciones corsarias que estos príncipes promovieran. En cierta medida, en ambos casos se trata de algo parecido a un privilegio de inmunidad fiscal. Resulta interesante subrayar que, mientras que en la donación otorgada a don Enrique no se especifica cuál debía ser el teatro de las operaciones corsarias (sin embargo, por otras fuentes, sabemos que se dirigían hacia la costa occidental africana), por el contrario, en la donación a don Pedro se dice que este príncipe se orienta hacia la zona del estrecho de Gibraltar.

En mi opinión, podemos extraer dos conclusiones. En primer lugar, el rey, al firmar estas donaciones —es decir, al renunciar a unos beneficios a los que tenía derecho— no hace otra cosa que facilitar y promover dichas operaciones y, por consiguiente, reconocer su interés *nacional* y político; en segundo lugar, que mientras que el infante don Enrique orienta sus expediciones corsarias hacia el Atlántico, posiblemente porque veía en Ceuta el complemento ideal al dominio del es-

trecho, su hermano, don Pedro, intenta resolver este problema mediante la realización de travesías corsarias regulares desde Portugal. Quizás por esta misma razón, encontraremos al primero defendiendo la conservación de Ceuta en manos portuguesas, y a su hermano, la opción contraria. Tal vez por esto mismo no resulte ajena a esta posición una cierta inclinación pro-castellana de don Pedro, lo cual se puso de manifiesto en la evolución de la fase final de su actuación como regente (sobre todo a partir de 1445), sobre lo cual ya hemos hablado detenidamente en el capítulo tercero. En efecto, resulta evidente que una política de fomento sistemático de la actividad corsaria portuguesa en el Mediterráneo sólo podría tener éxito si existiesen bases castellanas para los barcos lusitanos, las cuales presupondrían el apoyo del reino vecino, que, a su vez, sólo resultaría posible mediante una política de colaboración con Castilla.

La cuestión es extremadamente sugerente, si bien no resulta fácil presentar un fundamento documental que la explique claramente. No obstante, queda la hipótesis y, si se corresponde con la verdad, entonces será posible encontrar una explicación a muchas cosas: por ejemplo, las raíces de una innegable desconfianza por parte de don Pedro en relación a las empresas de don Enrique en la costa occidental africana, o el fundamento del extraño aislamiento del infante de Sagres en relación a su hermano, en el fatal camino que conducirá este último en 1449, a Alfarrobeira.

En 1460, volverá a surgir este problema en los mismos términos. Todo parece indicar que en este año se debate algo verdaderamente importante: se trata de establecer cuáles deberían ser las líneas de actuación de Portugal durante los años siguientes. Si bien la propuesta de Alfonso V se realiza pocos meses antes de la muerte del infante don Enrique, no obstante, no resulta posible separar dicha propuesta de la cercana –y posiblemente previsible– desaparición del hombre que en los años anteriores había tenido la responsabilidad de la dirección de la política de expansión africana. Esto es lo que parece revelar la lógica interpretativa de lo que se conoce, si bien la documentación no lo afirma claramente.

Asimismo, en el año 1460, cuando el rey parecía preconizar la ampliación de la conquista militar en Marruecos o bien su primo, el condestable don Pedro, parecía inclinarse por una aproximación más decidida a Castilla o Aragón, más allá de las diferentes opciones políticas

—aparentemente contradictorias—, nos encontramos ante diferentes caminos que intentan solucionar un mismo problema: ¿Cómo lograr presencia más intensa de Portugal en el horizonte mediterráneo?

En este contexto, y de acuerdo con las premisas anteriormente expuestas, no creo que el considerar al corso portugués del Mediterráneo dentro de lo que M. Mollat califica de *corso regular* se aleje demasiado de la verdad. De acuerdo con la definición de esta clase de actividad corsaria, el poder controla la práctica de las conquistas, situándolas en el marco de un determinado orden público, de acuerdo con los objetivos políticos y económicos que persigue.

Resulta obvio que en la consideración de estos problemas, obedeciendo a una amplia perspectiva de la formación de los espacios, no debe olvidarse el otro plano de la actividad de los barcos portugueses, que, como medio de transporte, navegan integrados en las corrientes comerciales que se desarrollan allí. A decir verdad, no cabe ver en este tipo de navegaciones una dimensión conflictiva u opuesta en relación con lo que se dijo con respecto a los corsarios, ni tampoco cabe situar el problema en términos de saber cuál de los dos tuvo más importancia. Ambos estaban interrelacionados y se favorecían mutuamente.

Asimismo, en relación con este tema, surge el problema de la precariedad de las investigaciones conocidas, así como el de las limitaciones de cierta clase de fuentes. Por otra parte, esta limitación no resulta específica del caso portugués. Hace años, J. Heers, al comienzo de un innovador estudio sobre la navegación lusitana en el Mediterráneo, tuvo ocasión de subrayarlo. Como afirmaba Virginia Rau,

> ...aproximadamente hasta mediados del siglo XVI, se conoce muy poco —o incluso nada— sobre las colecciones de los principales archivos del país que pudieran contribuir a una valoración precisa, continua y cuantitativa de la actividad de los puertos portugueses.

Por esta razón, si bien hay que reconocer que la mayor dificultad reside en la dispersión de las fuentes, se impone realizar un análisis sistemático de los archivos —especialmente los españoles e italianos—, en donde hay abundante información que resulta de gran interés para la historia del comercio marítimo lusitano.

En este sentido, no creo que el problema se pueda resolver mediante la repetida referencia a informaciones aisladas, recogidas en

fuentes que en nada indican que podría tratarse de casos con cierta continuidad. Me refiero, por ejemplo, al hecho que cita Benjamín de Tudela en relación a la presencia de mercaderes del Algarve en Montpellier, o de otra, que cabe encontrar en algunas obras clásicas, y que habla acerca de que ya desde el siglo XII resultaba posible hallar portugueses presentes en la feria de Salónica. El problema fundamental reside, de esta manera, en la creación de grupos coherentes de informaciones, que posibiliten una visión más profunda y, naturalmente, más enriquecedora. Por ello, voy a limitarme a presentar algunas situaciones que creo cumplen estos requisitos. A pesar de todo, pienso que serán lo suficientemente explícitas. Comenzaré por aludir al caso de Oporto y al de los puertos del norte de Portugal. Se trata de un caso que resulta más interesante, si cabe, por cuanto el comercio marítimo de esta región ha sido estudiado de manera tradicional en función de los lazos existentes con los mares del norte.

Ya en páginas anteriores se ha hecho referencia a que el mundo mediterráneo no era ajeno a las preocupaciones de los comerciantes de Oporto. En este sentido, se citó el caso de la repartición de los bienes de Vasco de Sousa, fallecido en 1359. Y pueden citarse muchos otros ejemplos.

Existe una sentencia judicial que data de unos pocos años antes (de 1354), donde se hace referencia a un litigio entre el concejo de Oporto y su respectivo obispado, y que habla acerca de la pimienta, el azafrán, el azúcar y las especias que entran por el estuario del Duero: todos estos productos constituyen claros indicios de la existencia de relaciones comerciales con el mar interior, lo cual resulta ampliamente confirmado por otra documentación posterior. Lo que se desprende del análisis de estas fuentes es la realidad de una ciudad estrechamente vinculada a un comercio marítimo polarizado desde el Norte atlántico hasta el Mediodía mediterráneo. Cabe citar dos ejemplos que serán ilustrativos: la confirmación de 1410 de los usos y costumbres en vigor en el almacén real de Oporto y la declaración de pago de 1444 entregada a un funcionario de aduanas de la misma ciudad. En ambos casos, aparece dibujada una estructura marítima y comercial del espacio que, en páginas anteriores, denominé *Atlántico meridiano extendido.* Así, por ejemplo, en el segundo documento, se mencionan paños de Brabante, de Comines, de Bristol, de Tournai, de Irlanda, de Castilla, de Londres, de Aragón, de Perpignan, de Barcelona, etc., así como en pa-

gos en florines de Aragón, nobles y francos de oro, escudos de oro, doblones moriscos y de León, etc.

Resulta importante subrayar esta incorporación en un espacio marítimo con las características indicadas, toda vez que, como hemos señalado anteriormente, la presencia corsaria obedece a una incorporación en otro espacio, el *Atlántico horizontal.* Esto significa que, en pleno siglo XV, en vísperas de la Edad Moderna, se dan dos presencias posibles en el Mediterráneo, de la misma forma que existen dos líneas de expansión que unen el Atlántico al mar interior, precisamente porque coexisten en aquel entonces dos Atlánticos diferentes. Sus ritmos de expansión deben diferenciarse exactamente en la medida en que corresponden a dos sistemas y a dos economías diferentes.

Si, con respecto a las actividades corsarias, indiqué los nombres del administrador de Hacienda de Alfonso V, Lope de Almeida, del infante don Fernando, hermano de Alfonso V, o de Juan Pires, que navegaba bajo estandarte del duque de Borgoña, de forma semejante, puede citarse ahora el nombre de Juan Ramalho, como ejemplo de mercader-armador de Oporto vinculado a intereses mediterráneos en el ámbito del espacio del *Atlántico meridiano extendido. Mercader de Oporto muy rico y muy atrevido en la mar*, nos dice acerca de él Fernán Lopes. Juan Ramalho aparece en documentos que datan de finales del siglo XIV. En 1391, dos galeras, de las cuales Ramalho era maestre, fueron enviadas a Italia para ponerse al servicio del papa. El mismo Juan Ramalho, patrón de barco de Oporto, aparece comerciando en Valencia en el transcurso del primer semestre de 1404. Según una fuente de la época (el libro de *Coses Vedades,* de ese mismo año), de un total de 1.192 referencias, hay 94 (el 7,9 %) directamente referidas a Portugal; y, dentro de esta cantidad, las citas relacionadas con Oporto o Viana do Castelo, suponen 73, lo que representa el 78 % del total del movimiento portugués y más del doble del movimiento representado por Génova (32 referencias). Según esta misma fuente, la mayor parte del movimiento comercial con Portugal está ligado a dos nombres: Nicolau Eanes, de Viana (42 referencias) y Juan Ramalho, de Oporto (11 referencias).

Esta importante presencia portuguesa y portuense en el tráfico marítimo de Valencia está plenamente confirmada por otros documentos valencianos. No obstante, cabe notar un creciente aumento desde finales del siglo XIV. ¿Qué significado cabe atribuir a este fenómeno?

En 1440, una nave llamada *Santa Clara,* propiedad del conde de Barcelos, navegaba desde Oporto hacia Pisa, cargada con mercancías pertenecientes a diversos ciudadanos portuenses, entre los cuales estaba Juan Afonso do Pardo. Cuando el barco se encontraba entre Barcelona y Brañas, fue capturado por un barco corsario catalán. Ya hice una breve referencia a este caso. Veamos ahora cómo se desarrollaron los hechos. La aventura terminó mal para el citado Juan Afonso; sin la mercancía y sometido a tormentos, hubo de pagar 4.000 florines por su rescate. Un año más tarde, el infante don Pedro escribe a los *consellers* de Barcelona, interesándose en su caso. En su carta, el infante afirmaba que el barco transportaba –y cito textualmente– «mercancías que valían tres mil, más copas, tronos, bombardas, armas, tapetes, colgaduras y otras cosas que bien valían mil florines». Si bien la información de que disponemos no resulta muy pormenorizada, es suficiente para ver que las mercancías transportadas no eran originarias de Oporto, sino que provenían probablemente del norte de Europa. Finalmente, en la misma epístola, se dice que los portugueses eran acusados de transportar mercancías pertenecientes a genoveses y, si bien los mercaderes lusitanos negaron este hecho, no es difícil pensar que dicha acusación posea algo de verdad. Esto quiere decir que lo ocurrido a la nave *Santa Clara* pone en evidencia la utilización de la capacidad de transporte portuguesa –en este caso, portuense– al servicio de las necesidades del transporte marítimo entre el Mar del Norte y el Mediterráneo. En cierta medida, hace algunos años, M. Mollat y F. Melis ya llamaron la atención sobre este tipo de actividad, en el marco de las transacciones comerciales de las regiones septentrionales europeas con el sur. En este caso, el mercader-armador portuense estaría al servicio de los italianos. Esto, sin embargo, no siempre ocurría así. A mediados del siglo xv, Alfonso Dias, también ciudadano de Oporto, navegaba por el Mediterráneo al servicio de los duques de Borgoña; en octubre de 1446, Alvaro Fernandes embarca en Marsella un cargamento de vino tinto por cuenta de un mercader francés. Naturalmente, también estarían al servicio de comerciantes de su propio país. Aún a principios del siglo xvi (en 1505), Antonio Fernandes, de la ciudad de Oporto, patrón de barco, se dirige a Génova por cuenta de Alvaro Dias, de la ciudad de Lagos, con un cargamento de cereales, y en 1503 se hace referencia a un tal Gonçalo Fernando, natural de Vila do Conde. Asimismo, se mantiene la actividad de transporte por

cuenta de comerciantes extranjeros, como lo demuestra el caso de Juan Curidero de Sousa que, en 1502, transporta en su barco diversas mercancías procedentes de Irlanda a Génova, por cuenta de un mercader de Cremona.

¿Acaso es posible cuantificar este tráfico o, por lo menos, establecer un cuadro comparativo con el de otros países? Consultemos la lista de embarcaciones que pagaron en el puerto de Barcelona el derecho de *ancoratge* entre los años 1497 y 1546. Esta lista fue publicada hace mucho tiempo por A. de Capmany y de Monpalau (sólo se consideran las embarcaciones con más de 50 toneles). Por ejemplo, en marzo de 1498, llegan a Barcelona ocho barcos, con un total de 9.600 quintales, de los cuales, 6.500 proceden de puertos portugueses y 4.000 de ellos de Oporto. Como éste parece haber sido un mes excepcional, veamos qué ocurrió en el año de 1499: de un total de 164.700 quintales, 18.000 (aproximadamente el 11 %) corresponden a barcos procedentes de Oporto. No obstante, de estos 18.000 quintales, sólo 6.000 eran transportados por barcos portugueses. Vayamos ahora a los años 1534-1537. En 1534, se registraron 117.650 quintales, de los cuales, 16.900 corresponden a puertos portugueses (aproximadamente, el 14 %), distribuidos de la siguiente manera: Oporto (5.000), Setúbal (4.100), Lagos (3.000), Faro (2.000), puertos no especificados (2.800). En otras palabras, Oporto perdió la mayoría de que disponía anteriormente. En 1535 y 1537, si bien se mantiene el tráfico procedente de Portugal, éste no viene de Oporto, sino de Setúbal y del Algarve.

¿Cómo cabe explicar esta decadencia de Oporto y el norte de Portugal en las rutas portuguesas del Mediterráneo, cuando llegamos a la primera mitad del siglo XVI? Resulta posible que dicho fenómeno se deba a la decadencia de la integración lusitana en el espacio del *Atlántico meridiano extendido*, en cuyas rutas estaban presentes los barcos portuenses anteriormente mencionados, sustituidos ahora por marineros ingleses, normandos y bretones. La navegación portuense se orienta en este momento en otras direcciones del mundo atlántico que terminarían por alejarla definitivamente del mar interior...

2. Granada y Marruecos como puntos de referencia

Según lo expuesto, cabe entender sin dificultad alguna la importancia que tuvo Marruecos a lo largo del siglo xv tanto para la monarquía como para la sociedad portuguesa. Escenario militar por excelencia, donde se alimenta y justifica un *espíritu de Cruzada*, algo tardío, horizonte de la imaginación y de los intereses de amplios sectores del país, espacio económico con un valor nada despreciable, polo fundamental de una estrategia geopolítica y geoeconómica de largo alcance, todos estos factores convierten al norte de África Occidental en un elemento fundamental para comprender determinadas facetas de la expansión lusitana en este período.

La crónica de los acontecimientos habla por sí sola. En 1415, Juan I, al frente de una importante fuerza naval, conquista la ciudad de Ceuta —«puerta y llave de toda África»—, en palabras que el doctor Gil Martins pronunció en el concilio de Constanza. En 1437, la expedición preparada por el rey Duarte —sometido a fuertes presiones para que procediese a ampliar las conquistas marroquíes, de las cuales el infante don Enrique constituyó, sin duda, la cabeza— no tuvo el mismo éxito. El infante don Fernando, el más joven de los hijos de Juan I, permaneció como rehén en Marruecos, en donde moriría más tarde (1443). Tras algunos años de interrupción, las operaciones militares se veían reiniciadas durante el reino de Alfonso V: en 1458, se conquista Alcacer Ceguer, pero en 1463-1464 Tánger supone un nuevo fracaso. Años después, Azamor y Safim se convertirán en feudo de Juan II. Ya en los primeros años del siglo xvi, Agadir, Safim y Azamor estarán bajo soberanía portuguesa.

No obstante —y en el contexto del presente libro—, pienso que es más urgente enmarcar a Marruecos y (como se verá) a Granada en el conjunto de la política (y del discurso político) portuguesa de entonces. Así, cabrá ver en qué medida ambos constituyen importantes puntos de referencia de la *expansión horizontal* del reino en aquella época.

A mi modo de ver, la urgencia de una reflexión de esta naturaleza —urgencia aparentemente paradójica— resulta mayor en relación con el reino moro de la Península que lo que respecta a África, en la medida en que dicho continente ha sido objeto, desde hace mucho tiempo, de reiterados estudios e investigaciones. Por el contrario, en lo que se re-

fiere a Granada, y salvo en aspectos muy puntuales, existen muy pocos trabajos.

A primera vista, dicha escasez puede llevar a inferir que Portugal y Granada, en la Baja Edad Media, tan próximos geográficamente, vivían dándose la espalda. Hasta cierto punto, cabría justificar esta circunstancia por la ausencia de fronteras comunes y por el hecho de que, en el siglo xv, la diplomacia granadina se encontraba, en gran medida, condicionada por el vecino reino de Castilla. En efecto, las pocas informaciones existentes en la documentación portuguesa referidas a este reino parecen confirmar esto último. En el mismo sentido, la tan conocida y citada referencia de la crónica de Zurara sobre los temores de Granada, ante la eventualidad de que se pudiera dirigir hacia allí la armada de Ceuta, podrá ser interpretada como un suceso aislado, sin consecuencias futuras.

No obstante, si se reúnen diferentes elementos, se podrá vislumbrar una realidad diferente. A pesar de todo, durante gran parte del siglo xv, Granada estará presente en el espíritu de los responsables de la política exterior portuguesa. El problema no reside tanto en detectar la existencia de una diplomacia bilateral entre ambas monarquías, sino en mostrar en qué medida y en qué circunstancias el último reducto musulmán en la península Ibérica no fue indiferente a Portugal.

Sin pretender enumerar exhaustivamente todas las manifestaciones de lo que acabamos de decir —y sin querer repetir lo que ya se ha dicho sobre los problemas de Portugal en cuanto a las relaciones en la Península—, quisiera recordar la circunstancia de que tales problemas siempre permanecieron en el pensamiento de los responsables de la política lusitana.

Es en este punto en donde Granada adquiere todo su valor y dimensión. En efecto, tal interés no constituye un hecho aislado; existen testimonios precisamente entre los sectores portugueses que patrocinan la expansión marítima y militar tanto en el Atlántico, en el Mediterráneo o en las plazas marroquíes. Procederé a citar cuatro ejemplos:

Primero. En 1411-1412, el rey de Portugal propone a los monarcas aragonés y castellano la conquista conjunta del reino de Granada. La circunstancia de que dicha empresa no pasara del estadio de un mero proyecto y que, de hecho, haya redundado en la solitaria conquista lusitana de Ceuta, no deja de resultar significativo, como tendré ocasión de subrayar más adelante.

Segundo. En 1444, el conde Arraiolos propondrá claramente la conquista de Granada al rey de Portugal:

> ...en todas las cosas que el hombre ha de hacer, ha de tener principalmente un fin y el fin que me propongo es que el reino de Granada sea sometido al poder de la fe.

Más tarde, el infante don Enrique manifestará la misma opinión.

Tercero. En 1455, fuerzas portuguesas participan activamente en las campañas granadinas de Enrique IV y esta eventualidad no parece desagradar a algunos consejeros del rey en 1460.

Cuarto. Finalmente, en 1465, tropas lusitanas intentan desembarcar en Málaga, sin éxito, debido a circunstancias climatológicas desfavorables.

Como se ve, Granada aparece en el centro de una serie de circunstancias que confluyen: movimientos diplomáticos del monarca Juan I antes de la conquista de Ceuta, apología de la conquista en más de una ocasión en el seno del Consejo Real, e intervención militar en 1455 y 1465. Tras todas estas circunstancias, destaca el telón de fondo de las operaciones militares en el norte de África y del fortalecimiento de la alianza diplomática entre Portugal y Castilla. De esta manera, es en la confluencia de este marco de fondo en donde reside el especial significado de Granada para la comprensión de la política portuguesa.

Por todas estas razones, considero —ya lo he expresado— que la conexión del plano del dominio marroquí, puesto en práctica por los portugueses, con el intento de conquistar Granada por parte de Enrique IV, no deja de ser muy sugerente. Como es sabido, Málaga desempeñaba entonces un importante papel en el mercado del oro africano y como centro exportador para el norte de África, alimentando el comercio transahariano con paños y tejidos.

En este sentido, hay que tener en cuenta que la alianza luso-castellana tendría un importante componente de estrategia económica. Ya lo he señalado. Asimismo, tal circunstancia no resulta extraña, puesto que esta estrategia es bien conocida en relación a la alianza franco-castellana que estaba en vigor en aquel momento en el Atlántico. Sí, en este último caso, se desarrolla una política mercantil de vocación monopolista en relación con el vino y la lana. En el primer caso (el de la

alianza lusitana), se pretendería controlar el comercio norteafricano. Por ello, esta hipótesis no impide, sino que facilita la inclusión de Granada en el marco de la política exterior portuguesa de dicha época. Veamos cómo ocurrió esto último.

Probablemente resulta oportuno aludir a una hipotética inspiración genovesa, cuya presencia es bien conocida tanto en Portugal como en Andalucía o Granada. Para Portugal, el interés por Granada residía en Málaga, lo que significa que dicho interés residía en las líneas de comunicación que pasaban directa o indirectamente por dicha región. Por consiguiente, cabe ver en qué medida las razones que convertían Granada en un elemento interesante a ojos de los portugueses, en realidad, no difieren en gran medida de los que movilizan la actuación lusitana en dirección a las plazas marroquíes. Si esto es así, por lo menos en lo que respecta a los sectores portugueses más sensibilizados con la importancia estratégica y comercial de la navegación del estrecho, Granada (o sea, Málaga), representa la otra cara de la política marroquí.

Cabe recordar en este momento lo que se dijo anteriormente acerca de la sugerencia de Juan I de Portugal sobre la conquista conjunta de Granada. Sabemos que dicha propuesta no llegó a ponerse en práctica, pero la embajada enviada por el rey de Granada al de Portugal, temiendo ser el objetivo de la expedición de 1415 –también citada anteriormente–, demuestra que no se trataba de una mera sugestión. Asimismo, resulta importante recordar que la defensa de la opción granadina en el Consejo Real Portugués aparece en un contexto caracterizado por la presencia de las operaciones militares en Marruecos. Al defender su posición, el infante don Enrique escribía a su sobrino Alfonso V de Portugal:

> ...lo cierto es que, aunque el rey de Castilla afirme que Málaga es conquista suya, si los de Málaga pudiesen elegir a Portugal, lo harían por propia voluntad. Y no lo dejarían de fazer porque el rey de Castilla dijese que la conquista de aquellos territorios le pertenece. Entonces, ¿qué prerrogativas han de tener ellos en perjuicio nuestro que nosotros no tengamos en el suyo?

Asimismo, algunos años antes, fue el propio rey de Portugal, Juan I, quien afirmara que «la conquista de la ciudad de Ceuta puede ser la

oportunidad para cobrar el reino de Granada»; y en cartas de 1432-1433 aparece expresada una relación idéntica entre la monarquía granadina y las plazas marroquíes.

Finalmente, hay que tener en cuenta que el frustrado intento de conquistar Málaga en 1465 surge a consecuencia del fracaso de la empresa de Tánger de 1464.

Por consiguiente, cabe admitir una primera hipótesis: Málaga aparece, a los ojos de los dirigentes portugueses, como la permanente alternativa marroquí. Se trata de una alternativa perfectamente lógica, ya que ambas se basan en dos motivos fundamentales idénticos: por un lado, se desarrollan en el marco de una misma diplomacia luso-castellana y, por otro, pertenecen a una misma estrategia económica.

Formulada la cuestión en estos términos, cabe abordar ahora un aspecto complementario: ¿qué grado de atención concederían a Granada los diversos grupos de presión que en aquel momento luchaban entre sí en Portugal?

A primera vista, parece difícil encontrar una respuesta satisfactoria a esta cuestión. No obstante, cabe encontrar una solución, si se logra distinguir de manera conveniente las diversas facetas que la componen. En efecto, en la medida en que se comprueba de qué manera Granada no se presenta como un polo alternativo aislado en la política exterior portuguesa, sino que constituye un ingrediente dentro del polo más general mediterráneo-marroquí, se abre de forma simultánea una puerta para proceder a enunciar dicha respuesta. En este sentido, resulta importante tener presente todo lo que se ha dicho con respecto a los problemas de las relaciones exteriores portuguesas en el siglo XV: la progresiva pacificación en el Atlántico como resultado del período de calma en el contencioso castellano-inglés, con la consecuencia —si bien indirecta— de que dicha calma redujese el margen de intervención portuguesa en estos mares; la creciente importancia del área meridional, la cual, al agudizarse la problemática mediterránea, probablemente, habrá contribuido a la atención prestada por los portugueses al horizonte marroquí; el desarrollo, entre los responsables políticos lusitanos, de la idea de que se impone evitar una política meridional hostil a Castilla, con las subsiguientes dificultades debidas a que dicha aproximación es deseada y entendida por los poderes castellanos en términos de supremacía.

Portugal tenía una clara conciencia de estas dificultades e intentó superarlas, reequilibrándolas a través de un puente político, diplomático y matrimonial, primero con la casa real aragonesa y, posteriormente, con Castilla, fundamentalmente a partir de 1455. Pero, en este momento, surge otro problema, consecuencia del anterior, y al cual los sectores dominantes de la vida política lusitana en los primeros años de la década de los 60 se ven forzados a hallar una solución: se trata responder en qué medida conviene mantener el *status quo* obtenido con la alianza castellana, o si bien, por el contrario, conviene aprovechar la coyuntura para extender el espacio diplomático de maniobra por medio de una apertura en relación a Aragón y, a través de ésta, en relación a los aliados europeos de la Corona aragonesa.

En el fondo, éste parece ser el dilema fundamental, que preside las grandes discusiones políticas en el interior de Portugal en aquel entonces. En 1460, cuando se discute en el Consejo Real la posibilidad de una expedición militar a África, tras una serie de opiniones de carácter divergente, acaba por hacer acto de presencia este aspecto de la alineación internacional de Portugal. Todos aquéllos que se sintiesen inclinados a una política ofensiva en el área marroquí, lógicamente, se mostrarían más favorables a una alineación diplomática con Castilla dentro de las coordenadas existentes –es el caso de la postura del marqués de Vila Viçosa. Por el contrario, los que optasen por un espacio de maniobra más amplio, al no condicionar todo en función de las plazas marroquíes y la subsiguiente alianza castellana, naturalmente se mostrarían más favorables a una política marítima en el Mediterráneo Occidental y a una aproximación diplomática a Aragón –es el caso de la opinión del infante don Fernando.

Pero, como ocurre con frecuencia, aún teniendo las riendas del poder, los hombres no siempre consiguen practicar una política coherente con los principios que habían defendido anteriormente. Éste fue, en cierta medida, el drama de la regencia del infante don Pedro: preconizando desde siempre una estrategia diplomática militar y económica de apertura europea que no estuviese exclusivamente condicionada por la monarquía castellana, por causa de determinadas circunstancias que, voluntaria o involuntariamente, no supo superar, acabó por practicar la orientación opuesta, o sea, la total vinculación al reino vecino. En su hijo, el condestable don Pedro, encontramos un idéntico estigma de contradicción. Éste, al frente de la Orden de Avis, capitaneaba el grupo

de presión portugués más favorable a la aproximación castellana, pero acabó por morir en el transcurso de una aventura política y militar que sólo coyunturalmente se acercaba a esta aproximación. Finalmente, la propia Orden de Cristo no habría mantenido una oposición uniforme a lo largo de todo el siglo XV. Por lo menos a partir de 1460, se detecta en el interior de la Orden un pensamiento más proclive a las líneas de comunicación y espacios marítimos que no eran predominantemente atlántico-marroquíes. Dicha alteración habría sido inspirada por el infante don Fernando, gobernador de la Orden de Cristo, tras la muerte del infante don Enrique. Por esta razón, este infante fue quien se opuso al cambio de orientación de la política exterior portuguesa de 1465, cuando el monarca Alfonso V decidió regresar a la relación estrecha con Castilla, propia de los años 40, lo cual hizo depender la diplomacia portuguesa, en el transcurso de algunos años, exclusivamente de lo que ocurría en el reino vecino.

Regresando al caso de Granada, y recordando que el reino de Málaga aparece como alternativa a la política marroquí de la monarquía portuguesa, cabe formular, de esta manera, una segunda hipótesis: el interés lusitano por Granada debe ser entendido paralelamente a la posición tomada por los diversos sectores portugueses en relación a la realidad del norte de África.

Por esta razón, me he permitido realizar una breve referencia al contexto diplomático anteriormente esbozado. De esta manera, estamos en condiciones de concretar algunos paralelismos dentro de los cuales aparece el reino de Granada.

Cuando a principios de siglo, Granada es sugerida como punto de confluencia de la conquista conjunta de los tres monarcas ibéricos, el hecho de que dicha empresa no se llevase a cabo constituye la expresión directa de la diplomacia imposible de concretar, soñada por Juan I de Portugal en los años subsiguientes a la paz firmada con Castilla en 1410. En cierto sentido, Jorge Borges de Macedo refuerza este paralelismo cuando, con respecto a la conquista de Ceuta en 1415, escribe que la operación

> ...se deriva directamente de la insuficiencia del probable apoyo de Inglaterra a Portugal en el siglo XV, y tiene como objetivo asegurar para Portugal un área mayor de intervención, para lograr un equilibrio peninsular, de manera que esto pudiera actuar como medio de presión

sobre Castilla, por un lado, y como revalorización del reino aragonés en el sur, por otro.

Más tarde, el infante don Enrique defiende la conquista de Granada. Muy probablemente, procura encontrar una salida para la situación marroquí, dominada por el desastre de Tánger.

Finalmente, en 1465, y de forma abrupta, los portugueses intentan desembarcar en Málaga. Esto no significa otra cosa que una reacción del sector portugués pro-mediterráneo al cambio de la diplomacia lusitana de ese mismo año. Aquí, Granada representa el otro lado de la crisis coetánea de la estrategia portuguesa en el Mediterráneo, cuya manifestación más dramática se desarrollaba entonces en Cataluña, en torno a la figura del condestable don Pedro. Por ello, el fracaso de la tentativa malagueña constituye una primera evidencia del fracaso total de la citada política mediterránea, que se manifestaría al año siguiente con la muerte del condestable en Barcelona y con el regreso a Portugal de las tropas lusitanas allí desplegadas.

De esta manera, con el íntimo acercamiento diplomático de Portugal a Castilla, que va a caracterizar la política lusitana hasta la batalla de Toro, y con el consecuente paso a un segundo plano del grupo de presión favorable a una estrategia mediterránea, Granada desaparecerá del horizonte de la política exterior lusa.

Por consiguiente, cabe admitir una tercera y última hipótesis: el papel de Granada en el marco de la política exterior lusitana del siglo XV no puede ser abordado de forma aislada, sino que debe inscribirse en una estrategia más amplia de ámbito mediterráneo, en una política de altos vuelos cuyos puntos axiales se sitúan, no solamente en Málaga, sino, sobre todo, en el norte de África, en Castilla y en la Corona de Aragón. De ahí su gran interés, ya que constituye un ingrediente decisivo para llegar a una adecuada formulación conceptual de las categorías políticas, estratégicas y económicas que movían a los responsables políticos de aquel entonces. Es decir, lo que en el fondo está en cuestión, es el problema más amplio de las comunicaciones entre los dos mares, en cuyo seno Málaga –situada al otro lado del estrecho, en frente de Ceuta– ocupa una posición central.

3. Las rutas de comunicación entre dos mares en la época de Cristóbal Colón

En función de todo cuanto se ha dicho en los capítulos precedentes y antes de considerar los temas de la última parte de este estudio, dedicada a las *navegaciones descubridoras* en el Atlántico del siglo xv resulta conveniente resumir algunas ideas esenciales.

Cuando hace años reuní algunos materiales bibliográficos para el estudio de las navegaciones portuguesas en el Mediterráneo Occidental durante el período final de la Edad Media, me encontré ante un panorama de gran escasez. A mi modo de ver, esto se debía a dos clases de razones: por un lado, la dispersión de las fuentes y, por otro, la tradicional importancia prestada a la navegación lusitana en el Atlántico. En efecto, más allá de las referencias diseminadas en diversos estudios dedicados a otros temas, tan sólo un trabajo —cuya autoría correspondía a Jacques Heers— se dedicaba específicamente a tratar este asunto.

Además, en la propia bibliografía histórica portuguesa no se daba demasiada importancia a la presencia portuguesa en el mar Mediterráneo. Que yo sepa, existía un único autor que trataba el problema, pero sin dedicarle excesiva atención: Vitorino de Magalhães Godinho. De esta manera, escribí en aquel momento unas palabras con una clara intención programática y que, a mi parecer, mantienen aún hoy toda su validez:

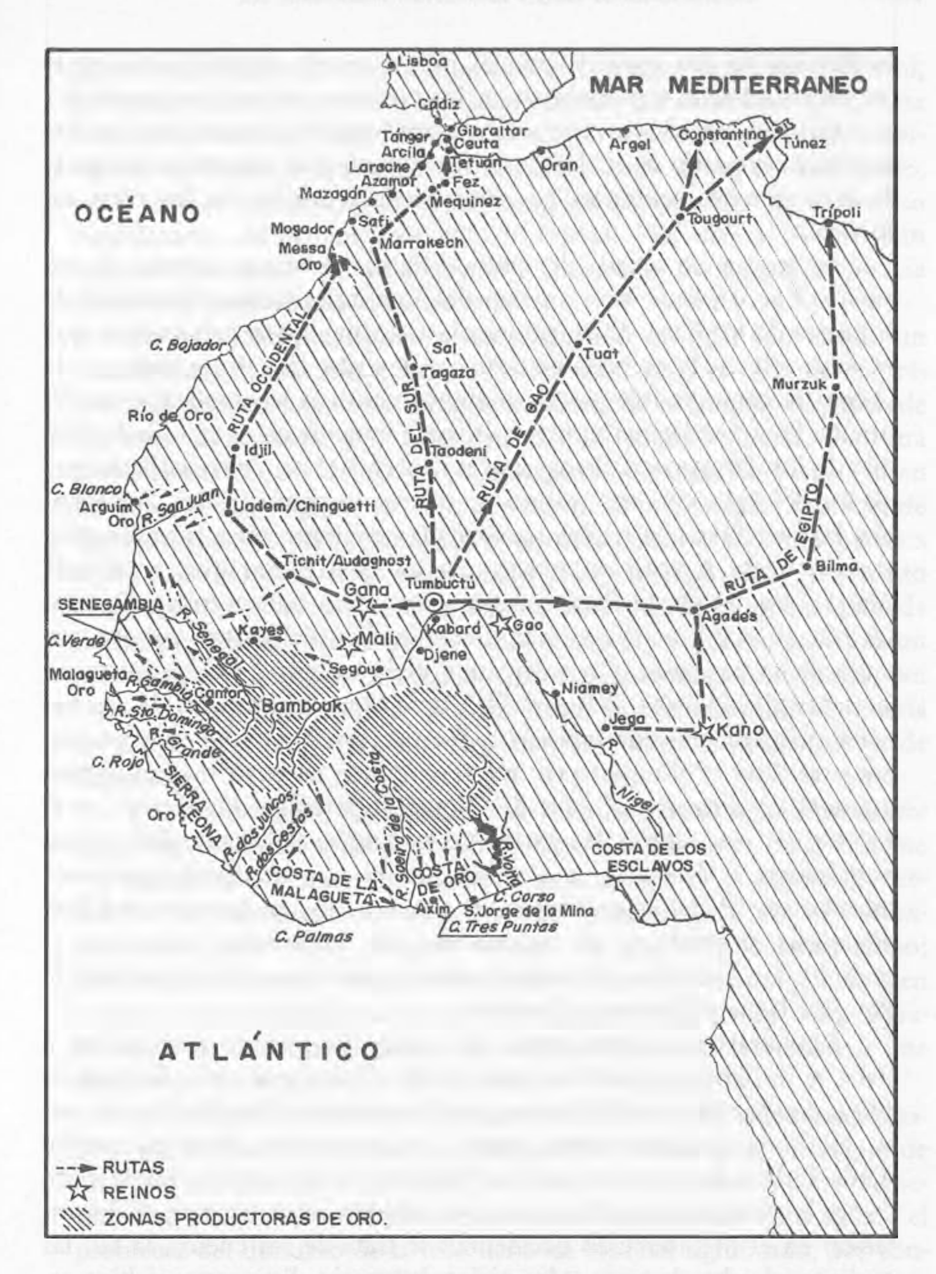
> No obstante, encontramos motivos suficientes para pensar que la navegación portuguesa en el Mediterráneo occidental durante la Baja Edad Media constituye un problema importante, que merece una atención más amplia y más cuidadosa. En efecto, bastará con enmarcar este tema dentro de la problemática de las relaciones de Portugal con Castilla y, fundamentalmente, con Aragón por un lado, y en el contexto de las luchas por el dominio político, económico y estratégico del Mediterráneo occidental, estableciendo conexiones con el problema del oro o con las relaciones con Génova, por otro lado, para situar inmediatamente esta cuestión en el centro de los temas más importantes de la historia portuguesa y, debido a sus ramificaciones, de la historia meridional de esta época.

Ya por entonces, tenía la convicción de que el problema no residía únicamente en el aumento cuantitativo de los datos disponibles.

Pero, siendo obvio que habría que comenzar por ahí, procuré reunir la mayor cantidad posible de noticias que se conocían por entonces. Más de diez años más tarde, resulta importante reconocer que varios títulos, publicados durante este lapso, han servido para enriquecer nuestros conocimientos. Más allá de las numerosas contribuciones de carácter puntual, me permito, sin embargo, llamar la atención acerca de algunos trabajos publicados sobre el área italiana, así como sobre algunos estudios recientes, dedicados al Levante ibérico. Finalmente, aunque no se trate de un área que, en términos estrictos, pueda considerarse enteramente mediterránea, tiene gran interés todo aquello que se ha publicado últimamente respecto a las relaciones con Andalucía, ya sea con Granada y Málaga o bien, con Sevilla y Huelva.

En resumidas cuentas, cabe decir que, como resultado de todos estos estudios, hoy se conoce la relevancia de la navegación portuguesa entre el Mediterráneo y el Atlántico en el período final de la Edad Media. Paralelamente, cada vez resulta mejor conocida la presencia y la actuación de los comerciantes oriundos del occidente ibérico en los puertos del Mediterráneo. De esta manera, si el conocimiento de esta presencia, naval y mercantil, no puede aún ser considerado satisfactorio, no es menos cierto que hemos superado el relativo «vacío» de hace algunos años. Así, ya resulta posible enfrentarse con el problema de la cronología en la entrada de los barcos portugueses en el *mar interior* que, desde el período bisagra situado entre los siglos XIV y XV –opinión seguida hasta hace muy poco–, tiende a ser atrasada hasta mediados de la segunda mitad del siglo XIV. Por consiguiente, resulta importante complementar el siempre necesario esfuerzo de recogida y publicación documental con un esfuerzo conceptual paralelo. Estoy profundamente convencido de que, sin este segundo esfuerzo, será muy difícil avanzar en la comprensión de determinados aspectos de la historia de las navegaciones y de la expansión marítima –y no sólo eso–, sino también en todo aquello que respecta a la transición de la época medieval a la moderna.

De esta manera, cabe afirmar, aplicando estas nociones al estudio de las rutas de comunicación entre los dos mares a mediados del siglo XV, que, existiendo entonces dos Atlánticos diferentes, de la misma manera coexisten dos líneas de expansión que del océano conducen al Mediterráneo y viceversa. Esto es, se trata de rutas que se desarrollan



9. Mapa de las rutas comerciales transaharianas. Reproducido de *Portugal no Mundo*, Alfa, Lisboa.

en función de dos grandes sistemas que, a su vez, dependen del espacio geoeconómico y geopolítico en los cuales se encuentran inscritos.

En este sentido, es conveniente aprovechar algunas ideas ya expuestas a propósito de la definición de cada uno de estos sistemas para, de esta manera, contrastar las características propias de las rutas en cuestión.

En lo que se refiere al *primer Atlántico meridiano,* se trata de un espacio que depende directamente del equilibrio europeo heredado de la guerra de los Cien Años, principalmente, del sistema de guerras que se desarrolla en la secuencia en que se inscribe la derrota francesa de Crécy. Si, como ya indiqué, en términos políticos las implicaciones del sistema bien pueden ser opuestas (alianza francesa en el caso de la Castilla de los Trastámara, alianza inglesa en el caso de Portugal hasta mediados del siglo xv), esto mismo no ocurre en otros niveles. Por ejemplo, Jacques Heers ya resaltó la semejanza existente entre la navegación vasca y cierta navegación portuguesa en el Mediterráneo, en donde ambas flotas aparecen fundamentalmente como transportistas. En este sentido, lo más importante es la determinación del motor real que impulsa dicha presencia. Considero que dicho motor funciona en torno al circuito económico relacionado con el flete marítimo y de los beneficios intangibles que produce dicho transporte para los puertos portugueses. Este es el espacio en que se inscriben las rutas marítimas portuguesas en dirección al Mar del Norte, Inglaterra y Flandes y, en el ámbito del *mar interior,* las rutas que se dirigen al Levante ibérico, especialmente a Valencia y a Cataluña. Es el arco marítimo que denominé *primer Atlántico meridiano.* En este espacio, en las rutas del Mediterráneo el producto de exportación más importante parece ser el pescado. Por ejemplo, éste sería el motor que alimentaría la carrera de Portugal hacia el Levante valenciano.

Paralelamente, ciertas rutas que unen los puertos portugueses a Italia se inscriben también en este sistema. Existe una carta, fechada en 1399, donde este complejo parece perfectamente definido. En esta carta, el florentino Bartolomeu Manni, viajando hacia Flandes, escribe desde Lisboa hacia la sucursal de Pisa de la casa Datini. En la carta indica las mercancías portuguesas que podrían interesar para su importación en el Mediterráneo occidental: se trata de los cueros, la sal, las sardinas, el sebo, la grasa y las pieles de conejo. Esta carta, si bien estaba destinada a Pisa, se envía a Barcelona y de allí emprenderá el ca-

mino hacia Italia. De acuerdo con lo que afirma Bartolomeu Manni, la respuesta debería venir por intermedio de las sucursales de la casa Datini de Valencia o de Sevilla o bien, por intermedio de los comerciantes de Plasencia que están en Flandes. Como se ve, el documento, en el fondo, hace referencia a un horizonte más amplio de lo previsto inicialmente, en donde, más allá de Lisboa, Florencia y Pisa, entran también Barcelona, Valencia, Sevilla y Flandes, es decir, hace referencia al arco del *primer Atlántico meridiano.*

Ya he dicho anteriormente que, en gran medida, se trata de un tráfico mediante la utilización de fletes. Asimismo, se trata de un tráfico realizado en barcos de tonelaje medio. Esto es lo que se desprende del estudio realizado por Jacqueline Guiral sobre Valencia. Por otra parte, el análisis del derecho de *ancoratge* en el puerto de Barcelona en la transición del siglo XV al XVI, demuestra el predominio absoluto de las embarcaciones designadas con el nombre de *barca* o la más genérica de *barco,* seguida de lejos por las *carabelas* y los *balleneros.* Por cuanto es posible saber, estas rutas estarían en manos de la burguesía oriunda de las poblaciones de la costa portuguesa, con cierta tendencia a un predominio meridional a medida que nos aproximamos al siglo XVI. De todas maneras, a juzgar por los casos ya identificados, se trataría de gentes relacionadas simultáneamente con la ruta del norte y la de Flandes.

Por el contrario, las rutas que se inscriben en el *segundo Atlántico horizontal* muestran un espacio completamente diferente. Más reciente y complejo que el anterior, naciendo en el marco de la expansión mediterránea hacia occidente, nunca perdió el sabor heredado del *mar interior.* Parece depender, en gran medida, del apoyo financiero italiano; no obstante, se trata de un tema insuficientemente estudiado, si bien resulta muy importante avanzar en esta dirección. Por otro lado, se trata de un espacio que presenta tres características que le confieren una dimensión muy particular. Las describiré a continuación.

En primer lugar, es un espacio en donde los problemas relacionados con el control del mundo africano (por ejemplo, el problema de las rutas del comercio sahariano) revisten una importancia muy especial. Tal vez por esta razón se trata de un espacio marítimo donde el problema del dominio de la ruta tiene un especial significado, por consiguiente, en donde las realidades geográficas tales como *estrecho, cabo* e *isla* poseen una irrelevancia insospechada. Asimismo, se trata —como

ya se ha dicho en páginas anteriores– de un espacio donde el *corsario* presenta una dimensión muy significativa en el panorama portugués de aquel entonces, no sólo a nivel marítimo, sino también a nivel social, económico y financiero.

En segundo lugar, se trata de un espacio cuyas implicaciones políticas y diplomáticas, al contrario de lo que ocurre con el *primer Atlántico* –encaminado a una alianza inglesa– están claramente orientadas hacia una opción marroquí y favorable a una alianza con Castilla. El análisis de una política diplomática y comercial del rey Alfonso V lo demuestra claramente.

Finalmente, resulta importante tener presente que este espacio no dispone, en principio, de fundamentos propios para desarrollarse sin el apoyo del Mediterráneo. Por esta razón, se trata de un espacio heterogéneo. Es un espacio de islas. Partiendo de Gibraltar, se proyecta hasta las Azores y Cabo Verde, conformando un hipotético triángulo que coincide con lo que se denomina, en un mapa físico del Atlántico, *Vuelta del Sargazo.* Pero he aquí que este triángulo se apoya simultáneamente en un segundo, opuesto al anterior, cuya base se asienta en una línea imaginaria que une la región de Liguria con el norte de Argelia. De esta manera, obtenemos un espacio geoeconómico que se puede plasmar gráficamente en dos triángulos opuestos unidos por el *estrecho.*

De esta manera, cabe decir, completando las observaciones anteriores, que los dos grandes sistemas en que se inscriben las rutas de la navegación portuguesa entre el Mediterráneo y el Atlántico, al ser diferentes, determinan que tales rutas presenten, asimismo, características diferentes –y aprovecho las consideraciones expuestas en el capítulo tercero–, a saber:

Las rutas del *primer Atlántico meridiano* se desarrollan en el marco de las condiciones que se dan entre los dos complejos de mayor desarrollo económico de aquella época (Mediterráneo/Mar del Norte/canal de La Mancha), viven del flete y, por tanto, necesitan de la libertad de navegación. Asimismo, se organizan preferentemente en flotas, están enraizadas de forma profunda y constituyen una entidad definida en la historia europea, poseen unas características profundamente burguesas y son más favorables a Inglaterra y a Flandes.

Por el contrario, las rutas del *segundo Atlántico horizontal* se desarrollan en el marco de la expansión mediterránea en dirección a Occidente, viven del transporte de productos exportados en grandes canti-

dades y de las actividades corsarias, por consiguiente, persiguen el control de determinadas vías e itinerarios. Se trata de rutas recientes en la historia europea –por tanto, con horizontes indefinidos–, poseen un carácter monárquico y aristocrático y se muestran favorables a Castilla y Génova.

Resulta obvio que este espacio reviste gran interés. En efecto, en su interior se desarrollarán las fuerzas que conducirán a la gesta de los descubrimientos. De ahí que sea muy importante subrayar algunos aspectos complementarios:

Las rutas de este espacio están perfectamente determinadas en la documentación de la época. Son las rutas corsarias de Juan Pires, el capitán portugués que está al servicio del duque de Borgoña en los años 60, asimismo son las rutas corsarias de muchos barcos de los infantes don Enrique y don Fernando, ambos gobernadores de la Orden Militar de Cristo, son las rutas atlánticas de la exploración de la costa de Guinea y del mar de los Sargazos, son las rutas donde los italianos tienen una innegable presencia, entre los cuales cabe citar, a título de ejemplo, a Cadamosto. Son las rutas de Cristóbal Colón, un genovés que arribó a Portugal hacia 1476, que viajó por Guinea entre 1482 y 1484, antes de dirigirse a Castilla en busca de apoyo para sus proyectos. Asimismo, son las rutas de alguien que Colón muy probablemente conoció: Diego de Azambuja, que fue capitán durante la guerra de Cataluña, entre 1464 y 1466, y corsario en la costa marroquí; más tarde, sería el fundador del fuerte de San Jorge da Mina, en el golfo de Guinea. Pero sobre todo, son las rutas de otro navegante, que Colón también conoció muy de cerca y cuya biografía simboliza, igualmente, los meandros característicos de este espacio marítimo; se trata de Bartolomé Dias: capitán de barco en la ruta de Génova entre los años 1475 y 1478, en un determinado momento, capitán corsario en el Mediterráneo, explorador del Atlántico ecuatorial en los primeros años de la década de 1480 y, entre 1487 y 1500, el gran artífice de las rutas del Atlántico Sur.

De esta forma, queda bien definido el espacio de estas rutas entre el Atlántico y el Mediterráneo. Es el espacio de colaboración con el mar interior, en donde la experiencia de este último juega un papel fundamental. Basta tener presente la biografía de los hombres que construirán el nuevo Atlántico (Cristóbal Colón, Diego de Azambuja y Bartolomé Dias, entre otros). Es un espacio con cronología: todo

ocurre en la segunda mitad del siglo XV o, para ser más exactos, en el último cuarto de dicha centuria. Vasco da Gama y Pedro Alvares Cabral están muy cerca...

De esta manera, cabe decir que las rutas de este espacio son rutas de colaboración con Italia, sobre todo con Génova, son vías de un espacio donde, simultáneamente, el problema de las relaciones de Portugal con la región de Andalucía occidental tiene una importancia muy especial. Son caminos de un espacio joven, heterogéneo y ambiguo. En él se proyecta gran parte de la representación utópica del océano, tal como esta representación actúa en el siglo XV. En el fondo, se trata de un espacio que no está perfectamente diferenciado y que sólo comenzará a definirse entre finales del siglo XV y principios del XVI, cuando surjan de él los dos grandes Atlánticos que caracterizarán la época moderna. Por un lado, el Atlántico de las comunicaciones meridianas, de la exploración de África, de la anexión de Brasil, del eje noreste-sudoeste desde Génova al estrecho de Magallanes, del cual nos habla F. Mauro y, por otro lado, el Atlántico transversal, enmarcado por los vientos alisios del norte y por las mareas de las latitudes ecuatoriales, fenómeno estudiado por P. Chaunu. En otras palabras, el Atlántico meridiano será el Atlántico portugués proyectado en los viajes de Bartolomé Dias y de Vasco da Gama, mientras que el Atlántico transversal se identificará con el Atlántico español de las travesías de Cristóbal Colón.

Capítulo VI

LA EXPERIENCIA DE LOS VIAJES DEL DESCUBRIMIENTO: DE LA NAVEGACIÓN EN LA COSTA AFRICANA A LA LLEGADA DE LA MODERNIDAD OCEÁNICA

¿Acaso la Europa moderna considera la *experiencia del viaje* del descubrimiento como una dimensión significativa de su memoria de los *descubrimientos*?

Una cosa es cierta: la memoria que dicha época guarda acerca del *viaje del descubrimiento* ha sido en mayor medida el *recuerdo del descubrimiento* que la *reminiscencia del viaje*... Eanes, Cadamosto, Dias, Colón, Gama, Cabral, Vespucio –todos ellos navegantes y descubridores del siglo XV– se perfilan claramente con los rasgos del descubrimiento realizado por ellos mismos (ya sea el cabo, las islas, la ruta o el continente), y no tanto con los atributos propios del viaje marítimo a que dicho descubrimiento condujo. En cierto sentido, casi podría decirse que la memoria del descubrimiento hizo pasar a un segundo plano –conduciéndola al olvido– la reminiscencia del viaje...

De alguna manera, es natural que esto haya sido así. El viaje imaginario encierra un sentido en sí mismo, con independencia del destino al cual se dirige, porque en él el *puerto de llegada* se sitúa en el interior de cada uno de los viajantes –navegantes imaginarios o soñadores de la navegación...–. Por el contrario, en el viaje real –y de manera muy acentuada, cuando se trata de viajes realizados en el siglo XV– todo se organiza en función de su término, del éxito de la llegada. En una palabra, en función del *descubrimiento*. Si, en la navegación utópica e imaginaria, la alternativa reside en realizar o no el viaje, en la navegación real la opción se traslada a la consecución o no del objetivo buscado. Si, en la primera, el punto decisivo está en la *partida*, en esta última, estará constituido por la *llegada*...

Quizás por esta razón, la crónica de los descubrimientos haya sido, de alguna manera, en la memoria de la Europa moderna, *la crónica de las diferentes llegadas*, de su cronología y, a veces, de la reivindicación de las respectivas prioridades. Más recientemente, se trata de los condicionamientos económicos o tecnológicos que explican el éxito de la aventura.

Ciertamente, las fuentes sirven de poca ayuda. Sobre todo, las portuguesas. De la *Crónica de Guinea* de Zurara hasta la carta de Caminha, el relato del viaje se elimina de forma progresiva, reduciéndolo a los detalles indispensables para comprender aquello que realmente interesa contar. Como escribió este último, en el inicio de su epístola, no era su propósito hablar ni de la *marinería ni de las singladuras de la travesía*; puesto que, según él, este dominio pertenecía a los pilotos, se habla rápidamente de la llegada a la costa brasileña. Y tal vez por esta misma razón, la fuente del *quattrocento* lusitano que más palabras dedica a la travesía marítima es obra de un piloto (me refiero al impropiamente denominado *Diario del Viaje de Vasco da Gama*). Entre los italianos, Cadamosto, primero, Colón y Vespucio, después, se da mayor relevancia al viaje: éste no se limita a ser el relato de un itinerario. A veces, es considerado, como la ocasión de adquirir experiencias, otras veces, como confrontación de saberes y, casi siempre, como instrumento de beneficio (asimismo) material. Para Cadamosto se trata de *cosas nuevas y dignas de alguna noticia. Es otro mundo*. En contrapartida, Vespucio acentúa frecuentemente el contraste entre su experiencia como navegante y el saber tradicional. En un comentario que recuerda Duarte Pacheco Pereira, escribía el 18 de julio de 1500 que *más vale la práctica que la teoría*; y en otro fragmento declara que su experiencia contradice aquello que dicen algunos autores, y cita expresamente a Dante. No obstante, tanto uno como otro, cuando ponen de manifiesto la experiencia adquirida, aluden preferentemente a la experiencia del descubrimiento...

En este sentido, no deja de ser interesante que haya sido Colón, *malgré lui*, el gran descubridor, aquél que mayor relevancia confirió al *viaje del Descubrimiento*. Y ciertamente, esto no ocurrirá debido a las superficiales y erróneas razones indicadas por Vespucio, para quien sólo el viaje hacia Occidente constituye el verdadero viaje del descubrimiento. ¿Y por qué razón Colón? Resulta difícil encontrar una explicación satisfactoria. ¿Acaso se trata de los rasgos propios de un espíritu

con acentuado carácter mesiánico, o la exuberante manifestación de una mentalidad marcada aún por fuertes raíces medievales? Probablemente, ambas cosas son verdad.

La cuestión tiene gran importancia. En efecto, ¿en qué medida resulta legítimo trasladar la experiencia de las navegaciones de Colón a otros viajes respecto de los cuales las fuentes resultan mucho más lacónicas? Asimismo, la pregunta puede enunciarse en términos más generales: ¿en qué medida resulta legítimo complementar el conjunto de las fuentes disponibles, como si se tratase de un rompecabezas, de manera que pueda construirse la imagen de lo que fue el viaje?

Cabe comprender que el primer impulso apunte hacia una respuesta afirmativa. Entre otras cosas, sería una solución fácil, agradablemente flexible, que significaría la posibilidad de llenar el espacio vacío en el árido discurso de algunos textos... No obstante, dicha transposición sólo puede efectuarse con extremo cuidado. Tratemos de comprobarlo. Es cierto que Zurara y Cadamosto son contemporáneos, pero ¿acaso resultan directamente intercomunicables las experiencias de los navegantes de don Enrique, por un lado, influenciados por la visión de un miembro de la Orden de Cristo y, por otro, la mirada perspicaz del mercader veneciano? He aquí otro caso: no hay duda de que Bartolomé Dias y Cristóbal Colón protagonizan dos momentos que marcarán la historia del Atlántico. Pero ¿acaso resultan directamente intercambiables ambas experiencias, aún a sabiendas de las diferencias que separan sus respectivos viajes y el carácter diverso de los espacios marítimos en que se desarrollaron los mismos?

Puesta la cuestión en estos términos, ¿tiene sentido hablar aún de la experiencia del viaje del descubrimiento como si se tratase de una experiencia unívoca? O, dicho con otras palabras y en relación a lo que hoy se considera el viaje del descubrimiento, ¿en qué medida dicho viaje, como tal, es *experimentado* por sus protagonistas o sus cronistas?

Procurar responder a esta interrogación constituirá el objetivo de este capítulo.

No resulta difícil reconocer que una de las primeras experiencias del Atlántico en tanto que océano desconocido, espacio abierto diferenciado del mar de la costa hasta entonces navegado, haya sido del espacio en donde el regreso resulta difícil, donde el hecho de volver constituye algo problemático. Es lo que Diego Gomes, habría contado



10. Mapa de la costa occidental africana, entre los cabos Bojador y Verde. Reproducido de *Portugal no Mundo*, Alfa, Lisboa.

a Martín Behaim en una alegoría que también cabe encontrar en la relación de Jerónimo Münzer, cuando se refiere la llegada de los portugueses al cabo Nao [cabo No]:

> ...Y queriendo volver, encontró en el mar grandes movimientos de agua, a los que los portugueses llaman corrientes, entre una y otra isla. Y dichas islas están más allá del cabo Nao, donde Hércules puso las columnas en las cuales existía la siguiente inscripción: *Quis navigat ultra caput de Non revertetur aut non*, lo que en lengua portuguesa significa: quien atraviesa el cabo Nao, puede regresar, pero se arriesga a no volver nunca. Por ello Hércules concluyó allí su navegación, temiendo que estas grandes corrientes marítimas le impidieran regresar jamás.

Por consiguiente, el regreso posee este carácter problemático y la razón que se indica acerca del mismo se identifica con las corrientes adversas. Por ello, al año siguiente, continúa el mismo Martín Behaim, una nueva expedición bajo el mando de Gonçalo Velho navega

> ...más allá de las islas Canarias, siguiendo la línea de la costa, deseando saber cuál era la causa de estas grandes corrientes.

Zurara, en su *Crónica de Guinea*, además de situar el punto neurálgico en otro cabo —el del Bojador (de todas maneras, siempre es el cabo el accidente geográfico que aparece como puerta física de la primera navegación del descubrimiento)—, asocia la dificultad del regreso al temor provocado por la creencia de que, más allá del Bojador, el espacio está desprovisto de toda forma de vida. Estas son las palabras del cronista:

> ...Resulta claro —decían los navegantes— que después de este cabo no hay gente ni población alguna, la tierra no es menos arenosa que los desiertos de Libia, donde no hay agua, ni árboles, ni hierba verde. Y el nivel de las aguas es tan bajo, que una legua de tierra no tiene de fondo más de una braza. Las corrientes son tan grandes que el navío que llegue hasta allí jamás podrá retornar.

De esta manera, vemos que la experiencia de los primeros viajes en el Atlántico, en tanto que travesías diferentes de las anteriores, ya

conocidas, alcanza una dimensión bien definida: es la experiencia de sobrepasar un cabo, pero, asimismo y posteriormente, constituye la experiencia de lograr un regreso sin dificultades.

Al mismo tiempo, existe la plena conciencia de que se penetra en un mundo diferente. Es el mundo de los negros. El negro, que el europeo ya conocía a través de la sociedad musulmana del norte de África, surge ahora en su hábitat natural. En este sentido, la diferenciación de las razas en la tierra encuentra también, a ojos del navegante de aquel entonces, una correspondencia en el mar. Por ejemplo, cuando Martín Behaim, después del comienzo de su relato, habla acerca de la expedición de Gonçalo Velho, la cual estaba destinada a averiguar —cito palabras textuales ya mencionadas— «la causa de estas grandes corrientes», añade que, «más allá», el mar es «tranquilo y sereno», bordeando playas limpias, sin árboles ni hierba, al cual denomina *Mar Arenoso*. Y concluye: «Tiene 37 jornadas de largo, dividiendo el mundo de los hombres blancos y el de los de color».

Si antes del viaje, el cabo funciona como frontera, una vez que éste se ha sobrepasado —ya sea el Nao o el Bojador—, será la extensión de la costa la que delimita el mundo de los blancos, trasladando, de esta manera, al horizonte marítimo la separación de las razas...

Surge de esta forma, la tercera dimensión que reviste la experiencia de estas primeras travesías en el Atlántico: más allá del *cabo* y del *regreso*, resulta evidente la preocupación por entrar en contacto con las poblaciones locales. ¿Cuál es el objetivo de esto último?

Sobre esto, la memoria de Diego Gomes resulta explícita. Después de aludir a las caravanas que penetran en el desierto en busca del oro de Arabia, agrega —y el comentario es bastante conocido— que:

> ...Lo que oyó el infante don Enrique le incitó a buscar aquellas tierras recorriendo las aguas del mar, para tener comercio con ellas y sustentar a sus pobres. [Allí el mar es] sereno y siempre hay viento fresco del norte y la pesca resulta muy copiosa en toda aquella costa.

En este sentido, resulta importante tener presente que, incluso más allá de las Canarias y del cabo Bojador, la experiencia del viaje es, fundamentalmente, de la exploración y desembarco en la costa. Por ejemplo, Gonçalo Velho avanza recorriendo de cerca la costa. Además, muchos de estos primeros exploradores eran, en realidad, experimentados



11. El infante Don Enrique. Lámina de la *Crónica de Guinea* de Gomes Eanes de Zurara (manuscrito de la Biblioteca Nacional de París). Tradicionalmente se ha considerado que representa al príncipe portugués. Fotografía de la "Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses".

corsarios habituados a acciones de desembarco en la costa granadina y en Mediterráneo Occidental. El propio Zurara lo afirma:

> ...Si ellos retornaban sin ganancias [de la costa de África], para enmendar el no haber cumplido perfectamente el mandato de su señor, unos dirigíanse a la costa de Granada y otros al mar de Levante, hasta que capturaban grandes presas al infiel, con las que retornaban de forma honrosa al reino.

Y más adelante, describiendo una confrontación entre marineros portugueses y la población local, el mismo cronista coloca en boca de los atacantes las siguientes palabras, que resultan muy significativas por ser citadas en cuanto palabras que actúan como arenga en el ardor del combate:

> ...¿Es bueno –decían ellos– que veamos la honra ante nuestros ojos y que la abandonemos por temor a una cosa tan dudosa? Gente que está allí no es lo bastante fuerte para aguantar a diez de nosotros en lucha (...) ¡Buenos estarían cuantos traen navíos armados al estrecho de Ceuta y también los que andan por el mar de Levante, si hubiesen de temer semejante multitud!

De esta manera, cabe decir que muchas de estas expediciones a lo largo de la costa occidental africana son, de hecho, auténticas operaciones de desembarco militar. Zurara nos relata una de estas primeras operaciones en el capítulo décimo de su crónica de Guinea, titulado *De cómo Afonso Goçalves Baldaia llegó al Río de Oro*. En esta expedición –que se realizó en 1436– desembarcan dos jóvenes caballeros que, después de enfrentarse a los moros, tienen dificultad en encontrar el navío. Asimismo, en uno de los capítulos posteriores (el XII), el cronista expone con toda claridad, los pensamientos de los capitanes portugueses. En 1441, habiendo recibido orden del infante don Enrique para ir a buscar pieles y aceite de lobos marinos, Antão Gonçalves lanza el siguiente discurso a sus compañeros, en medio de la travesía:

> ¡Hermanos y amigos!
> Ya tenemos a bordo la carga que nos habían encomendado, por lo cual hemos cumplido nuestra misión principal. Y bien podríamos volver si no quisiésemos seguir trabajando más allá de aquello que

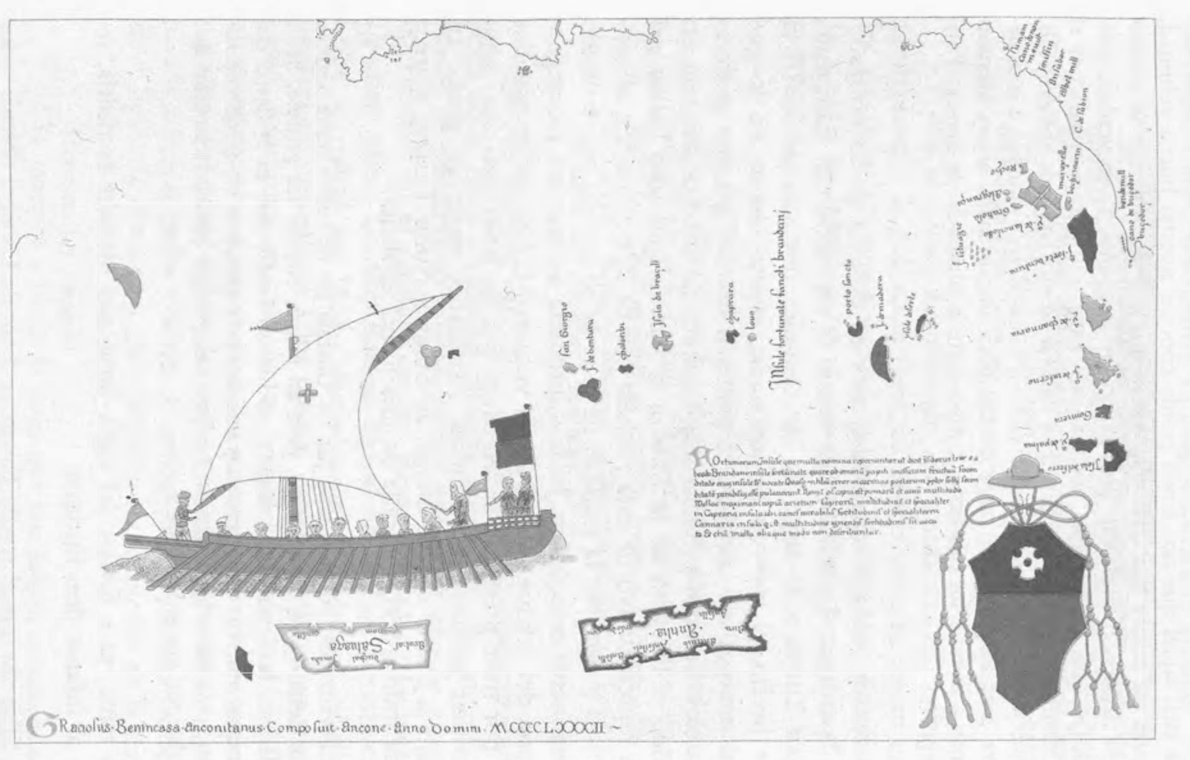
nos fue encomendado. Sin embargo, quiero conocer qué pensáis vosotros acerca de la posibilidad de desarrollar alguna empresa mediante la cual aquél que nos envió pueda conocer nuestra buena voluntad, pues me parece que sería vergonzoso que volviésemos ante su presencia, habiendo cumplido un servicio tan pequeño. Y, en verdad, considero que, aunque esta tarea no nos haya sido encomendada por el Infante Nuestro Señor, debemos trabajar en ella con más ahínco. ¡Oh, qué hermoso acontecimiento sería! ¡Nosotros, que vinimos a esta tierra para adquirir una carga de tan poca importancia, ahora alcancemos a llevar a los primeros cautivos ante la presencia de nuestro Príncipe!

Una vez decidida la operación, ésta es descrita pormenorizadamente en la crónica. Lo mismo ocurre con la expedición de Lanzarote, relatada por Zurara a lo largo de los capítulos que van del XVIII al XXIV. De hecho, el *comercio de mercancías*, especialmente, en lo que respecta al oro y a los cautivos, constituyen los dos grandes motores de la actuación de estos primeros exploradores de la costa africana. En verdad, todo el discurso de la *Crónica de Guinea* (por sólo hablar del texto más representativo de esta primera *fase* de la exploración atlántica) repite una y otra vez la realidad de la *presa* en cuanto que estímulo para los marineros enriqueños. Es la «...promesa de mayores recompensas por parte del infante y también, la voluntad (...) de todos aquellos capitanes por traer presas de envergadura que les honrasen», por utilizar las propias palabras del cronista. Asimismo, existe un pasaje en donde, bajo la forma de una arenga atribuida a Nuno Tristão, aparece esta misma motivación, indicada de una forma explícita:

...Puesto que, en estas islas [de las Garzas] no hallamos presa alguna, mi deseo es seguir adelante, para así poder, cuanto sea posible, hasta llegar a la tierra de los negros, porque ya sabéis cuál es el deseo del infante nuestro señor en estas cuestiones y nosotros no podemos hacer nada mejor que emplear nuestro tiempo que haciendo aquello que sabemos que más le place.

Más tarde, ya a finales del siglo, Jerónimo Münzer escribiría, refiriéndose al infante don Enrique:

...Sabiendo que el rey de Túnez, es decir, de Cartago, obtenía todos los años mucho oro, envió espías a Túnez y, habiendo averiguado



12. Representaciones de la costa africana en la Carta de Benincasa, según el diseño publicado en la *História da Colonização Portuguesa no Brasil* (vol. 1, Litografía Nacional, Porto, 1921. El italiano Grazioso Benincasa es autor de varios mapas, datados entre c.1461 y c.1482. Obedecen a los criterios tradicionales de la cartografía mediterránea, pero manifiestan conocimientos de los viajes de exploración portugueses en el Atlántico.

> que dicho rey transportaba mercancías a Etiopía del sur a través de los montes Atlánticos, recibiendo a cambio oro y esclavos, intentó hacer por mar lo que el rey de Túnez realizaba, hacía muchos años, por tierra.

Si bien la cita es muy conocida, la veracidad de esta relación directa entre Túnez y el infante portugués resulta discutible; no obstante, ésta no es la cuestión que queremos analizar. Lo que de hecho importa señalar es la circunstancia de que, ya por entonces, los propios hombres del siglo XV establecerían una conexión entre los primeros viajes de exploración costera en el camino a Guinea, por un lado, y la estrategia del oro y de los esclavos, por otro. De hecho, cabe señalar aquí, en el nivel de la memoria personal de los navegantes, lo que resulta posible apreciar por otras vías, con respecto a este primer espacio atlántico: la prolongación en dirección a Occidente de la experiencia marítima —económica, política y social— del Mediterráneo occidental.

A mediados del siglo, el veneciano Cadamosto se refería a tales capturas —que se extendían ya hasta Guinea— en términos extremadamente ilustrativos:

> ...Hay que notar que éstos nunca tuvieron noticia ni conocimiento de estos cristianos, a no ser de los portugueses, los cuales les hicieron la guerra por espacio de 13 ó 14 años, tomando a muchos de ellos, como dije anteriormente, en muchos asaltos y vendiéndolos como esclavos. Y os certifico que cuando éstos avistaron por vez primera las velas o los navíos sobre el mar (que no habían visto nunca antes ni ellos ni sus antecesores), creyeron que se trataba de grandes aves con alas blancas que volaban y que, procediendo de algún extraño lugar, hubiesen llegado hasta allí. Y puesto que, en ocasiones, dichos navíos, al encontrarse cerca de la costa, tenían que arriar las velas y proceder a lanzar el ancla, no habiendo otra cosa que los cascos de los navíos, algunos de ellos contemplándolos de lejos, creían que se trataba de peces, que nunca habían visto naves. Y finalmente, con el transcurrir del tiempo, viéndose asaltados por la noche, presos y llevados sin saber por qué, algunos de ellos afirmaban que eran fantasmas que andaban por la noche y tenían muchísimo miedo: y esto, porque al caer de la tarde, en ocasiones eran asaltados en un lugar y, en aquella misma noche, por la madrugada, ocurría lo mismo cien millas más adelante en la costa o, en otras ocasiones, en dirección contraria, según ordenaban los que estaban en las carabelas que se

> hiciese, según soplaban los vientos. Y éstos decían para sí: Si éstas fuesen criaturas humanas como nosotros, ¿cómo podrían recorrer en una noche un camino que cualquiera de nosotros no recorrería sino en tres días? —desconociendo lo que era realmente un navío—. Y así, creían que se trataba de fantasmas. Puedo afirmar esto, porque de muchos de estos negros que son esclavos en Portugal y muchos portugueses que en aquellos tiempos frecuentaban dichas regiones, obtuve dicha información.

Se trata de palabras duras que permiten vislumbrar, de alguna manera, la reacción de las poblaciones negras ante el inesperado desembarco de los atacantes portugueses, desplazándose en naves desconocidas, con una velocidad que, dentro de sus propios esquemas, resultaba inverosímil. De alguna manera, se complementan con las archiconocidas exclamaciones de Zurara, escritas a propósito de la llegada a Lagos de los negros cautivos, traídos por la expedición de Lanzarote. En esta expedición, Diego Gomes, por sí solo —sería él quien lo recordaría a Martín Behaim, con innegable fiereza y petulancia—, se apoderó de 22 negros que estaban escondidos y los condujo, según sus palabras, «como si fuesen reses, durante media legua, hasta los navíos».

Pero, volviendo a Zurara, importa reconocer el valor de su testimonio. La realidad que aquí refiere expresa también, a su manera, la *otra* cara de la experiencia de estas primeras travesías marítimas en el océano. En este caso, se trata de la *dolorosa* experiencia humana del cautivo negro... Durante algunos siglos, ésta será una de las experiencias dominantes de una cierta clase de viajes en el Atlántico... Estos son los términos que emplea el cronista:

> ...¿Cuál sería el corazón, por duro que éste fuese, que no se compungiese de piadoso sentimiento, contemplando a aquellas gentes? Unos estaban cariacontecidos y con los rostros empapados en lágrimas, mirándose unos a otros, otros estaban gimiendo muy dolorosamente, fijandola vista en los cielos, gritando como si pidiesen socorro al Padre de la naturaleza. Otros herían su rostro entre sus manos, lanzándose al suelo, otros se lamentaban cantando, según la costumbre de su tierra, cuyas palabras, aunque no podían ser comprendidas en nuestro lenguaje, estaban en justa correspondencia con el grado de su tristeza.

A través de las fuentes conocidas, tenemos la sensación de que, a mediados del siglo, el carácter militar de las expediciones pasa a un

segundo plano. De alguna manera, la impunidad de las incursiones cesa de existir, quizás porque éstas proporcionan cada vez menos beneficios..., o, tal vez, porque la resistencia de los indígenas se vuelve más fuerte. En este sentido, lo que le ocurre a Gonçalo de Sintra en 1444 no deja de ser significativo. Con respecto a ello, han llegado hasta nosotros distintas versiones. Sin embargo, Diego Gomes no estaría lejos de la verdad al contar que:

> ...las mujeres huían y Gonçalo de Sintra las perseguía por el agua y entonces las mujeres tomaron lodo del mar y lo lanzaron a su rostro, cegándolo, de modo tal que terminó completamente ciego y, cayendo los hombres sobre él, lo mataron.

El episodio dejó huella en la memoria de los portugueses que se dedicaban a recorrer la costa africana. Zurara dedica todo un capítulo a hablar acerca (y así lo titula) *De las razones que el autor pone sobre aviso acerca de la muerte de Gonçalo de Sintra.* Y terminando, escribía:

> ...Y el ejemplo de esto muestra cada día la experiencia a aquellos que atraviesan el mar con sus navíos armados. Y mucho me extraña que aquel Gonçalo de Sintra, que era hombre que, en muchas ocasiones, anduvo en navíos armados, por mandato de su señor, y que estuviera en grandes empresas, tanto en la costa de Granada como en Ceuta, no hubiese tenido más cuidado.

Este episodio posee una carga simbólica. Gonçalo de Sintra, prevenido capitán en la guerra del estrecho, muere extrañamente en la costa africana junto a siete compañeros. En el fondo, es la señal del final de un cierto tipo de viajes exploratorios en el Atlántico y, en suma, constituye el ocaso de una determinada experiencia de navegación: la de los capitanes corsarios de las rutas de Gibraltar, de las costas de Levante y del Magreb occidental que, de forma progresiva —ya en la secuencia de las expediciones del siglo XIX a las Canarias—, incorporan a la costa noroccidental africana en su teatro de operaciones. Para ellos, este Atlántico en que se desenvuelven es, fundamentalmente, un espacio de frontera con el enemigo del Islam, navegando por él como si se tratase de una extensión del Mediterráneo. Gentes habituadas a las emboscadas, a los desembarcos y a los asaltos fulminantes,

precisan de una seguridad posibilitada por la rapidez del escape y de la fuga. Por ello, cuando, navegando en dirección hacia el sur, surge el problema del regreso, éste constituye una gran contrariedad. En este sentido, cabrá comprender en qué medida los primeros viajes atlánticos son vividos dentro de las siguientes coordenadas: poseyendo aún una inspiración mediterránea, su horizonte siempre es *costero*, el hecho de *volver* constituye una obsesión y el *corso* constituye su rostro visible.

Frente a un panorama tal, no es de extrañar que el *cabo* aparezca tras los inicios como elemento destacado en la vivencia de esta primera travesía atlántica. Cabeza, en el verdadero sentido etimológico de la palabra, extremidad del continente que entra en el mar, el cabo siempre es contemplado como un elemento que anuncia el advenimiento de un espacio diferente. De hecho, es un cabo —el Nao o el Bojador, según las fuentes— el elemento que transmite, en primer lugar, al navegante europeo la conciencia de que el Atlántico es mucho más que otro Mediterráneo abierto hacia Occidente. Aquí, en este espacio abierto, donde la navegación presenta exigencias desconocidas hasta entonces, el hecho de regresar deja de ser la vuelta tradicional hacia atrás, recorriendo la misma ruta de ida... Es un cabo el elemento que materializa esta diferencia.

Asimismo, es también un cabo aquello que señala al mismo navegante europeo la entrada en otro (segundo) espacio. Se trata del cabo Verde, descubierto en 1444. «En este lugar comienza la línea equinocial, porque los días y las noches son siempre iguales, tanto en invierno como en verano, y aquellas gentes, en su mayor parte, son negros», escribía Martín Behaim.

Por la manera en que Cadamosto habla de los cabos, se diría que están dotados de una cierta personalidad. Ya el cabo Blanco, denominado así por ser «arenoso y de color blanco, sin rastro alguno de hierba o de árboles»; y, asimismo, añade, «se trata de un hermoso cabo y tiene una forma triangular, es decir, visto desde frente, posee tres extremos que distan unos de otros aproximadamente una milla». Y lo mismo ocurre con el cabo Verde, denominado así porque «se hallaba cubierto enteramente de verde por grandes árboles que permanecían verdes durante todo el año». También se trata de un «bello cabo, de terreno elevado, con dos pequeñas elevaciones en la punta y entra profundamente en el mar».

De hecho, para el navegante europeo, después del cabo Verde, todo comienza a ser diferente. Navegando en un mar desconocido, continuarán recorriendo la costa de forma cuidadosa: «navegamos por la costa de día y de noche», diría Cadamosto. Asimismo, el relato de los viajes de este navegante contiene varias alusiones acerca de la importancia de la costa, en tanto que referencia constante en la exploración del Atlántico central. En realidad, es una forma de navegar que continúa la práctica y los cuidados seguidos por los navegantes enriqueños, en algunas zonas del litoral africano situado más al norte. Téngase en cuenta, por ejemplo, las travesías en el golfo de Arguim:

> ...hay poca agua por todas partes y algunos bancos de arena y otros de piedra. Y asimismo, aquí hay *mucho mar* y corrientes de agua, por lo que no es posible navegar, a no ser de día y controlando la profundidad con la sonda. Asimismo, hay que esperar la pleamar, porque en aquel golfo ya se despedazaron dos navíos en los bancos ya citados.

Ahora, al sur del cabo Verde, en una forma creciente, la navegación del descubrimiento tiene mucho de exploración costera, «sin perder de vista la tierra». Continúo citando las palabras de Cadamosto:

> ...[La costa] está compuesta por tierra baja, en la que abundan enormes y hermosos árboles, todos ellos verdes, cuyas hojas son perennes... y es cosa admirable de ver... nunca he visto costa más bella que la que apareció ahora ante mí.

Y agrega algo que parece constituir, de ahora en adelante, la tónica del viaje:

> ...[Se trata de una costa] bañada por muchas riberas y ríos pequeños sin importancia, en las cuales no podrían penetrar las embarcaciones grandes... La navegación, recorriendo esta costa, se realiza siempre de día, lanzando el ancla todas las tardes, a la puesta del sol, teniendo una profundidad de diez o doce brazas de agua y a una distancia de la tierra de cuatro o cinco millas. Al salir el sol, nos desplazamos a toda vela, teniendo siempre un hombre en lo alto del barco y dos hombres en la proa de la carabela para descubrir los posibles escollos. Y navegando, arribamos a la desembocadura de un río...

Por primera vez, el navegante europeo entra en contacto con la realidad de los ríos tropicales. Hasta entonces, habituado a ríos de menores dimensiones, peligrosos para las embarcaciones, se enfrentará, a partir de entonces, con los grandes caudales, que le impresionarán enormemente... sobre todo en las travesías atlánticas que se sitúan en la línea central del descubrimiento americano. De momento, en la vertiente africana del océano, se trata de los ríos Senegal, Gambia y, más tarde, el Zaire. La experiencia resulta interesante. La imaginación medieval no estaba desarmada ante el gran río, puesto que poseía su propio modelo mediterráneo, el Nilo. Y el cronista Zurara, al incluir en su *Crónica de Guinea* largos pasajes copiados de la *Historia General* de Alfonso X el Sabio dedicados a este río, constituye un buen ejemplo de la fuerza de las convicciones tradicionales. En efecto, a pesar de todas las consideraciones en favor de la supremacía del saber empírico, éste no destruye los esquemas anteriores. Cadamosto y, posteriormente, Duarte Pacheco Pereira y, en el otro lado del Atlántico, Colón o Vespucio pondrán claramente de manifiesto esta idea.

En este espacio oceánico –de los alrededores de cabo Verde al gran golfo de Guinea–, la experiencia del viaje pierde, desde fecha muy temprana, el carácter belicoso que tuviera anteriormente, como ya hemos dicho. Las fuentes lo afirman repetidamente, en el relato de Martín Behaim cabe encontrar expresiones tales como «tratar de establecer relaciones comerciales, firmar la paz», con «la intención» de «convertir al cristianismo», las cuales muestran de qué manera cambió el espíritu del viaje, incluso ante una realidad antigua, como podían ser los esclavos. Por ejemplo, ahora, del río Senegal, los portugueses traen «muchos negros obtenidos mediante la compra.»

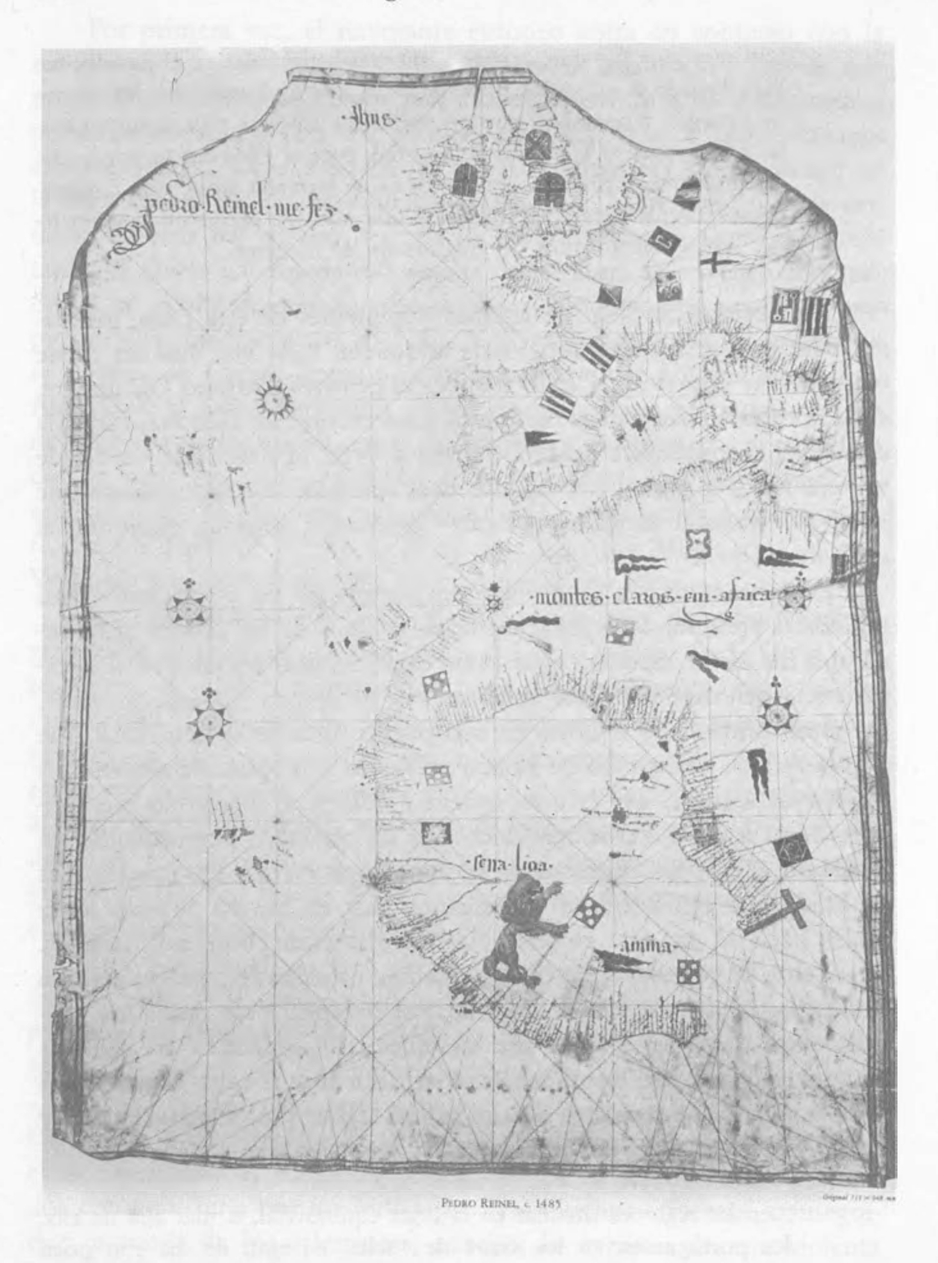
Pero no siempre es fácil lograr buenos resultados en el propósito de concordia y de intercambio pacífico. Existe un pasaje de Cadamosto que pone claramente de manifiesto dichas dificultades. El veneciano cuenta que llegó a la desembocadura del río Gambia, junto a la cual «...no sería extraño encontrar cualquier tierra buena y fértil en donde fácilmente podría tenerse la suerte de encontrar oro, especias u otras cosas preciosas». Y, habiendo penetrando en su interior, fueron atacados con gran furia por los indígenas. Tras muchos esfuerzos, conseguirían, a través de los intérpretes, conocer las razones de esta violenta hostilidad:

> ...su respuesta fue que, gracias a nuestras actividades en el pasado, habían llegado a sus oídos noticias de lo que hacíamos con los negros de Senegal: y pensaban que no podíamos albergar otra cosa que malas intenciones al pretender su amistad, porque ellos daban por hecho que nosotros, cristianos, comíamos carne humana y que sólo comprábamos negros para comérnoslos y que por esta razón no querían tener tratos con nosotros de ninguna de las maneras.

No obstante, a pesar de algunas dificultades de esta clase, los viajes marítimos al sur de cabo Verde adquieren cada vez más un fuerte componente comercial. Como escribía el genovés Antonio Usodimare, en una carta enviada a sus hermanos y acreedores en Génova, escrita a mediados de diciembre de 1455, él iba a fletar una carabela en donde viajaría junto a gentes del infante don Enrique, con la esperanza de —son palabras del mercader italiano— «gracias al negocio, equilibrar el resto de mi vida».

Pero he aquí que la navegación portuguesa en el Atlántico casi ecuatorial presenta otras características, además de las citadas anteriormente. En cierta medida, estas otras características apuntan a una experiencia del viaje marítimo diferente —y de alguna manera, inédita—. Jerónimo Münzer las resumió en una página justamente apreciada. Éste afirma que en el trayecto de Lisboa a Guinea y después de atravesar el trópico de Cáncer, hay en mar quieto y con poco viento, lo que permite llegar a cabo Verde tras doce días de travesías. Continuando en dirección al sur, las condiciones se mantienen favorables, mucho más en la ida que en el regreso («avanzaban más en un día cuando navegaban hacia el sur que en diez días en dirección contraria», escribe). De hecho, el regreso comportaba muchas dificultades, por el tiempo que tarda. Ésta es la tónica apuntada, el tiempo, y no tanto los peligros, como los que se citan, por ejemplo, con respecto a las regiones situadas más al norte, nombrando específicamente el cabo Bojador. Las razones apuntadas para esta dificultad son claras: prácticamente no hay viento y las corrientes van hacia el sur:

> ...en las regiones situadas en la línea equinoccial, o más allá de ella, los portugueses, en los viajes de vuelta, navegan de día con poco viento y de noche sin ninguno, y por eso, debido al hecho de que el agua del mar corre en dirección al sur, si no se procediese a fijar



13. Carta de Pedro Reinel (1485). Fotografía de la Impresa Nacional/Casa de Moneda, Lisboa.

el navío mediante las anclas, éste retrocedería en el período nocturno de diez a doce leguas, al menos.

Además de la morosidad del regreso, como consecuencia de las corrientes que descienden a lo largo de la costa –que, al mismo tiempo, facilitan el viaje de ida–, Münzer refiere todo un conjunto de fenómenos adversos que dificultan la navegación en estos parajes: gusanos que atacan el casco de la embarcación, lluvias y truenos que incomodan y afectan a la salud del hombre blanco. El deterioro de los barcos resulta patente al cabo de tres o cuatro viajes, sin que se conociera la solución para evitar este inconveniente. Según el mismo autor, incluso en el puerto de Lisboa se ven carabelas atacadas por el mal, roídas por dicha especie de gusanos. Paralelamente a este problema, hay que tener en cuenta las dificultades climáticas:

> Cuando el sol presenta una posición septentrional, se producen muchos truenos de una fuerza increíble. El trueno llega a durar a veces hasta media hora, y cuando llueve en dicha ocasión, la lluvia es caliente y fétida, llega casi a quemarlos y produce estragos en las ropas de lino o de lana, a no ser que sean lavadas con agua de mar. Cuando truena, desciende una especie de vapor malsano, como si fuese azufre, el cual resulta nocivo para mucha gente.

Resulta importante reflexionar brevemente sobre algunos de los aspectos indicados hasta el momento, en la medida en que son estos aspectos los que mejor caracterizan la experiencia del viaje atlántico en esta segunda fase. Hay que recordar que en este momento se navega ya en pleno océano central: en términos generales, es la experiencia del Gran Golfo de Guinea que, en muchos aspectos, constituyen la experiencia matriz de la futura navegación atlántica. Tal vez sea ésta, más que cualquier otra, la que da al navegante europeo la verdadera noción de la experiencia atlántica en cuanto experiencia oceánica. En este sentido, el golfo de Guinea complementa al cabo, anteriormente citado, en tanto que marco físico de la nueva experiencia marítima. Si bien el cabo, citando palabras ya escritas, transmite la conciencia de que el Atlántico es mucho más que un otro Mediterráneo que se abre en dirección a Occidente (donde –como primera coordenada– el regreso tiene que ser reconsiderado, puesto que deja de ser la tradicional vuelta atrás, recorriendo la misma ruta de ida), ahora, el mar de Guinea, per-

mite integrar una segunda coordenada de alcance espacial: es la capacidad de considerar al Atlántico en otra dimensión, más allá de la ruta o del horizonte costero.

Veamos cómo se da esta mutación —o si se quiere, esta ampliación de perspectiva—, teniendo presente, de forma simultánea, que se realiza en un tiempo en el que, en otros lugares, se dan también mutaciones con consecuencias directas en el mundo atlántico. En efecto, estamos situados en un período bisagra del siglo xv. En este sentido, cabe citar algunas fechas clave: 1448 (año en que Zurara concluye su relato de la «expansión» enriqueña porque —afirma— «de ese año en adelante, se trataron los hechos de aquel lugar, más por tratos e intercambios de mercancía, que por la fuerza de las armas»); 1449 (batalla de Alfarrobeira, con todo lo que ella representa en una cierta realineación de muchas cosas en Portugal, directa o indirectamente conectado con la problemática atlántica); 1452-1455 (trienio del contencioso luso-castellano con respecto al océano, resuelto provisionalmente con la bula papal *Romanus Pontifex* de enero de 1455, mediante la cual se estipulaba el monopolio del Portugal sobre las navegaciones marítimas más allá del cabo Bojador). Si se considera, como todo indica, que hacia finales de la década de los setenta del siglo xv, la coyuntura política se modifica y que dicha alteración se va a plasmar en el Tratado Luso-Castellano de las Alcáçovas/Toledo de 1479-480 (por razones que más adelante se explicarán), entonces resultará posible encuadrar cronológicamente esta fase de las travesías marítimas entre 1448 y 1452, por un lado, y 1479 y 1480, por otro. *Grosso modo,* coincidirá con el tercer cuarto —ligeramente alargado— del siglo xv.

Una vez realizadas estas puntualizaciones, procederé a regresar a los dos aspectos anteriormente señalados con respecto al relato de Münzer. En el primer caso, se trata del problema del regreso por altamar, la llamada *Vuelta larga* o *vuelta de Guinea* o, como más tarde se denominará, *Vuelta de Mina.* Sin entrar en análisis eruditos, es suficiente decir que esta forma de regreso a Europa se deriva de la existencia en el Atlántico de un régimen de vientos y corrientes marítimas que invitan —se trata de una cuestión de facilidad y de rapidez— a los navíos a bordear dichos agentes físicos, describiendo un arco por el interior del océano. Resulta obvio que hubo una cierta evolución, desde un primer momento, caracterizado por la práctica empírica de esta clase de navegación, a otro ulterior, caracterizado por el reconocimiento

del papel ejercido por la navegación astronómica en lo que respecta a una localización exacta del barco en altamar. Por cuanto algunas informaciones documentales nos permiten concluir, dicha *Vuelta larga* comenzó a utilizarse, con carácter sistemático, entre los años 1435 y 1440. Más tarde, Martín Behaim la describe cuando, al aludir al regreso a Lisboa desde cabo Verde, escribía:

> Y después vimos una isla Canaria que se llama Palma y tras un corto lapso de tiempo, estábamos en la isla de Madeira. Y queriendo ir a Portugal con el viento contrario, fui hasta las Azores.

Resulta interesante tener en cuenta que los testimonios más antiguos sobre la observación de la altura de la Estrella Polar se sitúan cronológicamente en el principio de la segunda mitad del siglo XV (1456 ó 1462, según las diversas fuentes). Si bien hay que reconocer que estos primeros testimonios revelan la existencia de un método de observación poco evolucionado, no es menos cierto que exigen un modo diferente de vivir la cotidianeidad del viaje: constituyen un eslabón en una cadena que representa, de hecho, el paso del arte mediterráneo a la navegación atlántica, en un proceso que culminará, como es sabido, en la determinación de la latitud mediante las alturas meridianas del sol. En este momento, el problema se torna verdaderamente agudo, puesto que la necesidad de navegar en altamar se asocia a la diferencia de latitud (en un viaje a Guinea, ésta resulta cuatro o cinco veces superior al valor máximo que cabe alcanzar en el Mediterráneo).

Esto significa, en términos de experiencia de viaje, el abandono de la atención prioritaria de la costa, atención característica de una navegación que aún está imbuida de una inspiración mediterránea, y el inicio de la navegación astronómica, cada vez más urgente, puesto que, al avanzar hacia el sur, se torna imposible la observación de la Estrella Polar. Cabe recordar dos pasajes en donde se muestra claramente la evolución de este tema. En primer lugar, se trata del texto de Cadamosto, ya citado, en el cual el veneciano relata el viaje hacia la costa y las desembocaduras de los ríos: se trata aún de la forma tradicional.

En segundo lugar, está el texto de Duarte Pacheco Pereira en el *Esmeraldo de Situ Orbis*, en donde se indica que, en la región de las «Etiopías y de Guinea, midió las posiciones del sol y su declinación para saber cuántos grados se apartaba de la latitud del equinoccio»: en este

caso, se trata del nuevo arte de la navegación, citado de forma explícita. Con respecto a esta referencia de Duarte Pacheco Pereira, hay que tener en cuenta los textos –tanto los portugueses como los de otras nacionalidades– donde se alude a la utilización práctica del *regimiento* de la declinación del sol. En este sentido, los textos más antiguos que hacen referencia a ello, datan de los años 1485-1488. De esta manera, cabe aceptar la fecha de 1485 como mojón diferenciador de estas dos formas de vivir la experiencia de la navegación en el Atlántico. En el fondo, se trata de dos formas diferentes de atisbar el horizonte: si antes se trataba fundamentalmente del horizonte de la costa en busca del traicionero arrecife, ahora será, cada vez más, el horizonte del cielo, en busca del astro indicador del camino.

De esta manera, el esfuerzo por delimitar la cronología resulta muy sugerente: en este caso, cabe comprobar de qué manera la década de los ochenta constituye la década clave en la evolución de la experiencia de las travesías atlánticas. En efecto, en estos años, se produce una confluencia tal de sucesos significativos que resulta difícil no considerar como determinantes de una nueva fase de la exploración oceánica. Hay que tener en cuenta, para comenzar, lo que se ha dicho con respecto a la navegación astronómica. Luego, cabe relacionar dicha problemática con el proceso que procede del Tratado Luso-Castellano de las Alcáçovas-Toledo de 1479-1480 –que también ha sido citado. Finalmente, caber recordar ciertos «hechos» significativos, tales como la subida al poder de don Juan II, que se produjo en agosto de 1481 o la construcción del fuerte de San Jorge da Mina, en 1482. De la conjunción de todos estos elementos resalta una convicción: si el Atlántico meridional es contemplado por vez primera como una posibilidad en el marco de la extensión de la navegación portuguesa hasta Guinea –éste es el gran fruto del acuerdo diplomático de 1479-1480–, dicha visión sólo es posible en la medida en que este Atlántico es pensado en tanto que espacio y no como una mera ruta o una costa a explorar. Con respecto a esto, me remito a las consideraciones que haré en el último capítulo.

No obstante, éste constituye un aspecto del problema. Es posible abordarlo mediante otra vía, la de la lengua. En la quinta parte de su monumental trabajo dedicado a la figura y a la obra de Duarte Pacheco Pereira, Joaquim Barradas de Carvalho procede a realizar un exhaustivo examen de la historia de la palabra y del concepto de *descubrir* y de *des-*

cubrimiento en la literatura portuguesa, desde 1055 hasta 1567. Más allá de los múltiples análisis que allí presenta Barradas, me referiré apenas —por la perturbadora coincidencia del mismo— a una de sus conclusiones: ésta consiste en que el término *descubrir*, en el sentido de descubrimiento de tierras aparece por vez primera en 1472, en tanto que el concepto más abstracto de *descubrimiento* lo hace en 1486. Más tarde volveremos sobre esta cuestión. De momento, nos basta con tener presente que, a mediados de la década de los años 80, ocurre algo muy importante que cambia la experiencia del viaje y que esta mutación tiene como componente determinante una dimensión del carácter intelectual.

Resulta bien conocido cómo en 1485, tras su viaje a lo largo de la costa angoleña hasta llegar muy cerca del Trópico de Capricornio, Diego Cão regresa a Lisboa sin encontrar el ansiado paso al Índico. En cierta medida, su viaje constituye un fracaso. Asimismo, a semejanza de lo dicho anteriormente con respecto a la muerte de Gonzalo de Sintra, también cabe decir, a propósito de Diego Cão, que hay algo simbólico en él, y que el fracaso del navegante es al mismo tiempo la señal del final de una clase de viaje de exploración del Atlántico. En resumidas cuentas, se trata del ocaso de otra experiencia de navegación: la de los capitanes y mercaderes de la costa y de los ríos de Guinea —Usodimare, Cadamosto, Fernán Gomes... y también Diego Cão...—; éstos, teniendo ya una experiencia de navegación en altamar, fundamentalmente en lo que se refiere al regreso a través de la *Vuelta de Mina*, continúan viendo en ese mar... las islas. Hace algún tiempo, Jaime Cortesão llamó la atención sobre este particular. Por esta razón, y con independencia de su discutible verosimilitud, resulta tan significativo el siguiente fragmento del segundo viaje de Cadamosto:

> ...Por fin [procedentes de Lagos], llegamos al cabo Blanco, y habiendo avistado dicho cabo, nos adentramos en el mar una cierta distancia. La noche siguiente hubo un temporal del sudoeste, con vientos muy violentos; por esta razón —para no regresar— cambiamos el rumbo virando hacia el oeste-noroeste, salvo equivocación, con el propósito de capear el temporal, navegando durante dos noches y tres días. Al tercer día vimos tierra. Todos gritamos ¡Tierra! ¡Tierra! y nos sorprendimos totalmente, porque *no sabíamos que en aquella parte hubiese tierra alguna* (el subrayado es mío) y enviamos a dos hombres a lo alto del mástil y descubrimos dos islas...

Para estos hombres, el Atlántico en que se desenvuelven, no siendo el espacio de frontera como ocurría en la primera mitad de siglo, se perfila fundamentalmente como la costa desconocida a explorar y con cuyas poblaciones resulta importante contactar. Algunos pasajes del relato de Diego Gomes, así como el conjunto de las *Navegaciones* de Cadamosto, contienen abundantes ejemplos que ilustran esta preocupación. En este sentido, si bien el oro y los esclavos continúan representando la dimensión económica por excelencia que inspira y motiva estos viajes a Guinea, no hay duda de que dicha dimensión surge ahora integrada en una actitud general de contacto pacífico con las poblaciones, que resulta desconocida en las travesías marítimas anteriores. Por ello, en esta fase, el discurso del oro y del comercio se desarrolla de forma paralela al proselitismo y a la evangelización. En el fondo, es el discurso de la relación abierta, tal como queda de manifiesto en este breve pasaje de Cadamosto:

> Durante este tiempo, muchos de aquellos negros que habitaban a ambos lados del río se acercaron a nuestras carabelas. Unos venían para contemplarnos, como algo muy novedoso para ellos y que sus antepasados nunca habían visto. Otros, venían a vendernos baratijas o pequeños anillos de oro (...). De esta manera, todos los días teníamos gente nueva en las carabelas, que hablaban diversas lenguas y no paraban de recorrer arriba y abajo aquel río con sus balsas, de un lugar a otro, transportando hombres y mujeres, de la misma manera que hacen nuestros barcos en los ríos.

Para los navegantes llegados al golfo de Guinea, el gran problema ya no reside de forma tan acentuada en el regreso, sino en las nuevas condiciones climáticas en que discurre el viaje. En el texto de Münzer, al que anteriormente hemos hecho referencia, se señala este aspecto de manera clara en lo que respecta a los gusanos, las lluvias y los truenos. En el conjunto de las fuentes de las época, la alusión a las dificultades señala fundamentalmente tres aspectos: el clima, las enfermedades y los peligros que entraña la navegación.

El clima, extremadamente caluroso, se convierte en un factor claramente adverso. En la práctica, significa enfermedad y, eventualmente, la muerte.

> ...Y hallé en la carabela que quedó en Olimansa, 9 hombres muertos, y su capitán, Gonzalo Afonso, se encontraba bastante enfermo y otros hombres de la tripulación también lo estaban. Sólo había tres hombres sanos,

refiere Diego Gomes a Martin Behaim y agrega que en otra carabela, hallada cincuenta leguas más abajo, «había cinco hombres muertos». El paludismo, «la fiebre caliente, aguda y continua» de la que habla Cadamosto, también hacía acto de presencia.

En contrapartida, los peligros de la navegación, si bien son citados, no constituyen una realidad a la que se dé especial relevancia, exceptuando una circunstancia: se trata de la alusión a la tormenta como elemento inmediatamente anterior al «descubrimiento». En la *Crónica* de Zurara puede hallarse una primera referencia a este aspecto. En efecto, en el capítulo 32, en donde se relata el viaje de los navegantes enriqueños en dirección al cabo Blanco, se dice lo siguiente:

> Allí se pusieron de acuerdo para continuar directamente hasta el cabo Blanco y en el caso de que la fortuna los llevase a otra parte, debían enderezar el rumbo y poner proa a dicho cabo. Y el tiempo, como acostumbra a hacer, mudando de bonanza a tormenta —y otras muchas veces al contrario— provocó tamaña tormenta sobre ellos que muy pronto pensaron que todo estaba perdido, apartándose los unos de los otros. Donde cada uno de los capitanes pensaba, viendo lo apurado de su situación, que la de sus compañeros sería aún peor, razón por la cual, todos creían que los demás estaban perdidos. Donde las decisiones que tomaban en cada carabela eran tantas que apenas si podían alcanzar el sosiego en alguna de ellas. Pero todavía se reafirmaban, cada uno por su parte, en seguir viaje en dirección a donde todos habían acordado. Y todos pensaban que eran los únicos que quedaban para cumplir aquel encargo, que había pocas posibilidades de que sus compañeros llegaran al lugar señalado, creyendo que retornar al reino sería lo mejor que podría haberles sucedido, porque daban casi por segura su perdición.

Según Diego Gomes, fue después de una tormenta cuando los portugueses llegaron a Lanzarote, en las Canarias, así como a Porto Santo. Por su parte, Jerónimo Münzer refiere lo mismo. Más tarde, Cadamosto dirá que su visita a cabo Verde es consecuencia de un tem-



14. Copia de las inscripciones de Ielala, realizadas en ocasión del viaje de Diego Cão al Zaire. Están situadas en la orilla izquierda del río, aproximadamente a 160 kilómetros de la desembocadura. Éstas dicen lo siguiente: *Aquí llegaron los navíos del esclarecido rey Juan II de Portugal-Diego Cão, Pedro Anes, Pero da Costa.* En otra roca aparecen: *Alvaro Pires, Pero Escolar.* Y en una tercera: *Juan de Santiago, Diego Pinheiro, Gonzalo Alvares, Antón*, y en una sigla, en esta misma roca, precedidas de una cruz, indicando el fallecimiento y los términos *de dolencia*, el nombre de *Gonzalo Alvares.* Fotografía de la «Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses».

poral del sudoeste con fuertes vientos. Posteriormente volveré a tratar esta cuestión.

En resumidas cuentas, en función de lo que ha sido expuesto, cabrá comprender en qué medida la segunda travesía atlántica, la de Guinea, será experimentada dentro de las siguientes coordenadas. Su inspiración, aunque de manera indirecta, proviene del Mediterráneo. Si bien es cierto que los italianos continúan teniendo una presencia importante y, al mismo tiempo, el horizonte de las navegaciones aún tiene, en gran medida, un carácter costero, no es menos verdadero que allí cabe encontrar figuras portuguesas de gran relevancia (Diego Gomes, Diego de Azambuja, Diego Cão...). En el marco de estos viajes es donde, precisamente, la navegación astronómica da sus primeros pasos. El regreso deja de constituir la obsesión permanente, y las dificultades son de otro tenor. Ahora su rostro es decididamente mercantil.

Considero que resulta importante tener conciencia de la manera en que la experiencia de la travesía atlántica se va concretando de forma progresiva en este medio siglo central del siglo XV: como ya hemos visto, dicho proceso se desarrolla a lo largo de dos momentos diferentes: el primero, de carácter marroquí-sahariano y el segundo, fundamentalmente guineano. Siendo obvio que entre ambos se extiende una plataforma inspiradora común, no obstante, existe una dinámica que libera paulatinamente al viaje de su modelo inspirador inicial y, en consecuencia, lo va enriqueciendo con nuevos componentes. En este sentido, parece indudable que el golfo de Guinea —en el plano de los agentes físicos y climáticos, debido a lo inédito de las situaciones y al desconocimiento en relación a los indígenas— constituye el marco geográfico que acelerará decisivamente dicho proceso.

A primera vista, puede existir la tentación de considerarlo tan sólo como un proceso acumulador de experiencias. Creo, sin embargo, que la navegación en el golfo de Guinea, debido a las razones anteriormente expuestas, representa algo más, ya que en muchos aspectos las experiencias acumuladoras dejan de ser integrables en un simple proceso de adición. Me explico: la experiencia del viaje en el Atlántico estaba siendo enriquecida de forma progresiva, desde finales del siglo XIII. Pero esto ocurría siempre en un proceso de adición que no cuestionaba el pensamiento tradicional del hombre europeo en relación con la realidad oceánica. El marco geográfico en donde se vive el viaje —ya sea en términos de experiencia o en términos de discurso— es indiscutible-

mente atlántico, pero el ámbito integrador de tales pensamientos es el tradicional mediterráneo. Cuando, por ejemplo, se escribe —con razón— que la *Crónica de Guinea* de Zurara no es una crónica de la conquista, resulta obvio que el carácter certero de la afirmación no se refiere tanto a los dominios de los acontecimientos recogidos por la historia (el descubrimiento atlántico), sino a la perspectiva en función de la cual se ven dichos sucesos (la conquista inspirada en la herencia de la Reconquista ibérica y en la práctica de la guerra marítima en el estrecho y el Mediterráneo Occidental). De hecho, esta perspectiva, de dimensión bipolar, se mantiene hasta relativamente entrado el siglo XV. Veamos en qué medida sucede esto, recordando algunas ideas expuestas en páginas anteriores.

En líneas generales, la experiencia del viaje atlántico está determinada tradicionalmente por tres coordenadas:

En primer lugar, tenemos la visión heredada de la geografía antigua y que posee raíces bíblicas, para la cual el mar, en gran medida, es el espacio de lo desconocido, de lo adverso y lo peligroso. Se trata del Atlántico con un carácter de *espacio abierto* —coordenada explicada en el segundo capítulo del presente volumen—.

En segundo lugar, tenemos la experiencia de la práctica del vínculo marítimo que, a través de Gibraltar, une el Mediterráneo Occidental con los puertos de Francia, de Flandes y de Inglaterra. Es decir, la experiencia de la navegación mediterránea trasladada al Atlántico, una navegación en un océano proyectado verticalmente con horizontes limitados, puesto que siempre son paralelos a una costa sobre la que se sabe que está situada hacia Oriente. Es el Atlántico en donde el «espacio pasa a un segundo plano en relación a la costa».

En tercer lugar, tenemos la inspiración heredada del corsario cristiano en el gran espacio marítimo mediterráneo-atlántico, que va desde Liguria a Marruecos y de Marruecos a las Canarias y las Azores y que tiene como centro neurálgico el estrecho de Gibraltar. Es el Atlántico donde el espacio tiene una *dimensión de horizontalidad.*

Espacio abierto, costa, horizontalidad, éstas son las coordenadas de una gramática que vuelve inteligible tanto el discurso historiográfico de un Zurara, como la memoria autobiográfica de Cadamosto —por sólo citar dos de las fuentes más importantes—, en un proceso acumulador de experiencias que se remonta al siglo XIV. Por eso me he referido al proceso de adición.

Sin embargo, en esa transición del tercer al último cuarto del siglo xv, este proceso ya no puede evolucionar dentro de los cánones usuales. Se trata de una comprobación válida en todos los aspectos, desde los marítimos hasta los culturales o políticos. El fracaso de Diego Cão resulta significativo: al poner de manifiesto que no resulta posible llegar al Índico mediante el mero esfuerzo de sumar millas de costas ya conocidas —como hasta entonces había ocurrido—, se pone en evidencia el fracaso del navegante. Se trata del ocaso de una determinada experiencia de navegación. Lo que importa ahora es dar el salto y urge una perspectiva diferente del océano que posibilite el avance. Se trata de otra experiencia, la tercera. De hecho, debe ser radicalmente distinta de las dos anteriores. Es la experiencia de Bartolomé Dias (más adelante tendré oportunidad de desarrollar este aspecto). A su modo, también constituirá la experiencia de Duarte Pacheco Pereira.

Resulta importante tener presente esta realidad, en la medida en que ella nos permita tener conciencia de la dualidad de la experiencia en el viaje marítimo atlántico hacia finales del siglo xv. De alguna manera, Gago Coutinho ya lo señala cuando escribe:

> No fueron leyendas, sino razones materiales los obstáculos que, durante siglos impidieron la apertura del Atlántico, tanto en dirección a las tierras occidentales como hacia la India (...) No fue la aventura o la casualidad la razón por la cual tanto Colón como Gama, y después Cabral, atravesaron el Atlántico. No. Se trató de una preocupación técnica —la exploración de los vientos dominantes en alta mar— el recurso que dio a estos navegantes del siglo xv la confianza para lanzarse, junto a sus tripulaciones, en el *gran golfo*. Únicamente hay que distinguir entre Colón, que iba en busca de tierras y Vasco da Gama, que, por el contrario, tenía que evitarlas, para así poder llegar al cabo en dirección al sur.

Se trata, a mi modo de ver, de una distinción básica: mientras que, en lo que respecta a la experiencia de la travesía del descubrimiento en el Atlántico horizontal, de un Colón o de un Vespucio, es la experiencia del viaje del descubrimiento de terras novas, la experiencia del viaje en el Atlántico Sur, fundamentalmente de un Vasco da Gama, es la experiencia del viaje siguiendo un derrotero. Gago Coutinho lo expresa correctamente: por un lado, la búsqueda de tierras, por el otro, el propósito de evitarlas.

Para Vasco da Gama, el gran peligro residía en la posibilidad de que los navíos se perdieran en altamar. La posibilidad no resulta nada remota, antes al contrario: así ocurrió con Paulo da Gama, Nicolás Coelho y Bartolomé Dias, diez días después de haber partido de Lisboa. Asimismo, dicha eventualidad había sido prevista, por lo que los capitanes sabían qué hacer en estas circunstancias. Más tarde, en marzo de 1500, camino del Brasil, sucedería lo mismo con la nave de Vasco de Ataíde, sin que ahí ocurriese ninguna anomalía climática, comenta Pero Vaz de Caminha y agrega: «Hizo el capitán sus maniobras para hallarlo, dirigiéndose a uno y otro sitio y no apareció más».

En este sentido, se comprende el tenor de las instrucciones dadas por Vasco da Gama a Pedro Alvares Cabral antes de que éste emprendiera el viaje. Por cuanto es posible ver, gracias al fragmento que llegó hasta nosotros, ésta era la preocupación dominante. En cuanto expectativa, cabe decir que ésta es la tónica de la experiencia de la travesía atlántica en la ruta del Cabo, en los años finales del siglo XV:

> Ten buen cuidado, primeramente, de dar las órdenes oportunas para que no se aparten unos navíos de otros de la siguiente manera, a saber: cada vez que hubieren de virar, el capitán mayor realizará dos disparos y todos le responderán con otros dos disparos cada uno. Y después de que todos hayan respondido de esta manera, procederán a virar. La señal de un disparo significará que hay que seguir. Tres disparos, lanzar la boneta. Cuatro disparos, arriar las velas. Y ninguno virará ni arriará las velas, ni lanzará la boneta si el capitán mayor no ha realizado primeramente los disparos. Y todos tendrán que responder. Y después de que todos hubieran arriado las velas, ninguno izará sin que el capitán mayor haga tres disparos y todos respondan a ellos. Y si falta alguno, no izarán las velas, sino que permanecerán con las velas arriadas hasta que venga el día, porque no podrán hacer girar las naves si no ven con claridad. Y todo aquel navío que haya desaparecido, efectuará muchos disparos para que así los otros navíos puedan dirigirse hacia él.

Resulta suficiente tener presente lo que implicó, en términos de maniobras y correcciones de rumbo, algunas en altamar, el viaje desde Lisboa al Cabo, para así comprender por qué razón el peligro de pérdida de navíos constituyó un tema que provocó la mayor preocupación. Para juzgar la complejidad de los problemas que habrían surgido,

téngase en cuenta, por ejemplo, la discusión científica desarrollada con respecto a las rutas utilizadas por Gama y Cabral. En este sentido, tal vez no resulte exagerado afirmar que el viento –el conocimiento de su régimen y las operaciones que éste exige– constituye el elemento omnipresente en la experiencia del viaje marítimo del Atlántico Sur, en un grado quizás superior al de cualquier otra travesía anterior. Los problemas existen tanto cuando hay como cuando no hay viento. Gago Coutinho ya llamó la atención sobre este aspecto. Asimismo, cualquier desvío, por pequeño que sea, podría implicar serios contratiempos, como pudo comprobar perfectamente Vasco da Gama, al intentar llegar al Cabo de Buena Esperanza: debido a que el arco de la ruta por él practicada se desarrolló con una ligera desviación hacia el norte de la latitud adecuada para entrar directamente en el Índico, se vio obligado a llegar al Cabo mediante repetidas maniobras a lo largo de la costa (hay que recordar que Vasco da Gama avistó el cabo en la tarde del 18 de noviembre, sábado, y sólo consiguió pasarlo al miércoles siguiente, día 22).

El otro gran peligro era la tempestad. Como cabe leer en un texto portugués de comienzos del siglo XV –la *Crónica dos Sete Reis*–, es la «gran tempestad en el mar», la «gran tormenta de muy gran viento y lluvia y agua tanta y el viento tan grande». Tal vez una de las mayores tormentas haya sido la que tuvo que soportar la armada de Pedro Álvares Cabral a lo largo del cabo, en el transcurso de la cual desaparecieron los barcos de Bartolomé Dias, Luis Pires, Aires Gomes da Silva y Simão de Pina:

> Y un domingo que contaba el día 24 del mes de mayo, continuando toda la armada junta con buen viento, navegando a media vela y sin boneta, por causa de una lluvia que tuvimos el día anterior, y continuando así, vino un viento tan fuerte por la proa, y tan repentino, que no llegamos a notarlo hasta que las velas quedaron atravesadas a los mástiles. En aquel instante, se perdieron cuatro naves con toda su gente, sin que pudiéramos hacer nada para prestarles ayuda. Hubo otras siete naves que escaparon y que también corrieron el peligro de perderse. Y así, tomamos el viento de popa con algunos mástiles y velas rotas y a la buena de Dios anduvimos de esa manera durante todo aquel día. Y el mar se encrespó de tal manera, que parecía que subíamos hasta el cielo. Y repentinamente, el viento dejó de soplar con tanta fuerza, si bien aún era muy grande la tormenta, por lo cual

> no teníamos deseo alguno de dar velas al viento. Y navegando con esta tormenta sin desplegar las velas, nos perdimos de vista unos a otros, de manera que la nave del capitán, junto con otras dos, siguieron un camino, y otra nave llamada *El Rey*, junto a otras dos, siguieron otro, e incluso otras siguieron otro rumbo. Y así pasamos con esta tormenta veinte días, sin desplegar las velas al viento.

Se trata de las palabras de un autor anónimo, pero por el tono en que están escritas, resulta muy claro que pertenecen a alguien que viajaba en la armada y, por consiguiente, escribía acerca de una realidad vivida. Refiriéndose a este mismo temporal, Américo Vespucio exagera, tal vez con buena intención, hablando de 48 días y 48 noches. Sin embargo, resalta la misma trilogía de elementos: el viento, la tormenta y la pérdida de contacto de los barcos entre sí.

En el viaje del Atlántico horizontal, camino de América o regresando de ella, el mal tiempo y la tempestad aparecen con mucha mayor frecuencia. En las cartas de Vespucio se habla de las fuertes corrientes marítimas, de los vientos y de los muchos aguaceros, truenos y tormentas. En los textos de Colón, estos fenómenos se describen minuciosamente. Hay que tener en cuenta, por ejemplo, en el relato del primer viaje, la descripción de las noches del 14 de febrero o del 3 y 4 de marzo de 1493. Años después, el propio Colón evocará una terrible tempestad, soportada en el mar de las Antillas, en el mes de diciembre de 1502:

> Levantóse un temporal que me desmanteló el barco hasta tal punto, que ya no sabía hacia qué lado virar con mi vela totalmente rasgada. Nunca había visto el mar tan alto, tan embravecido y tan lleno de espuma. El viento no sólo nos impedía avanzar, sino que ni siquiera nos permitía abrigarnos detrás de algún cabo. De esta manera, estábamos obligados a navegar en este mar revuelto, que hervía como un puchero puesto al fuego. Nunca el cielo nos pareció tan inclemente y amenazador. Durante toda una noche y un día se enrojeció, como si fuese un horno. Los rayos caían por todas partes con tal furia, que, a cada momento, creíamos que iban a estallar las carabelas. Y durante todo aquel tiempo no dejaba de caer agua. Ni siquiera podía decirse que se trataba de lluvia, porque parecía ser un nuevo diluvio. Mi gente estaba tan asustada, que prefería que viniese de una vez la muerte para acabar de una vez por todas con tan terrible sufrimiento.



15. Representación de la flota de Vasco da Gama, que en 1497-1498 descubrió el camino marítimo de la India, según el códice del *Libro de las Armadas* de la Academia de las Ciencias de Lisboa. En la hoja se lee lo siguiente: «En el año de 1497 –partió Vasco da Gama hacia la India, el ocho de julio, siendo el capitán mayor de cuatro velas, tres para llevar a cabo el descubrimiento de la India y una cargada de provisiones, para servirse de ellas y de su tripulación. De las naves eran capitanes: Vasco da Gama, de la *San Gabriel*, Paulo da Gama, de la *San Rafael*. Durante el regreso a Portugal, ésta encalló en los bancos situados entre Quíloa y Mombasa, a los que llamaron después con el nombre de San Rafael, en recuerdo de la nave que así se llamaba. La gente se dividió entre las otras dos naves de la compañía. Berrio, Nicolás Coelho, Gonzalo Nunes –criado de Vasco da Gama–, después de que la nave había pasado por el cabo de Buena Esperanza, poco después de pasar por la aguada de San Brás, las gentes y las provisiones de ella se repartieron entre las otras dos y, una vez la hubieron abandonado, le prendieron fuego».

En este aspecto, la obra escrita por Colón proporciona una buena imagen de la multiplicidad de facetas que caracterizaron su experiencia como marinero y descubridor en un determinado espacio atlántico. No es solamente la tempestad, son los diferentes peligros marítimos a los cuales Colón hace referencia: la terrible ola soportada en la desembocadura del Orinoco el día 4 de agosto de 1498, es la calurosa calma que lo acompañó durante una parte del mes anterior, son los accidentes de todo tipo (la desarticulación de la *Pinta* en el primer viaje, la putrefacción del casco...). Casi siempre, todos estos peligros, y otros que podrían añadirse, son relatados con tal riqueza de expresión, que resulta difícil no pensar en alguna clase de artificio retórico. Y efectivamente, así habría ocurrido, con una clara intencionalidad. Más adelante volveremos sobre este asunto. Baste con citar, a título de ejemplo, la historia de la inmensa ola en la desembocadura del Orinoco:

> De pie, en el puente, oí un terrible ruido que provenía del sur y se aproximaba al navío. Miré en esa dirección y vi entonces el mar erguirse al oeste, formando una ola inmensa tan alta como el navío y avanzar hacia nosotros poco a poco. Llevaba una corona de agua blanca que producía un terrible bramido al aproximarse... y se asemejaba al romper de la espuma en los acantilados rocosos, de tal manera que, incluso hoy, siento el mismo terror en la piel al pensar que esa montaña de agua se iba a despeñar sobre la flota y la engulliría...

Sin embargo, no creo que resida en estos aspectos —por grande que fuera su peligrosidad— la mayor originalidad de la experiencia del viaje del descubrimiento en el Atlántico horizontal. En lo que se refiere al peligro (o peligros), en cierta medida, es la experiencia ya vivida en los mares de Guinea (quizás con otra dimensión en cuanto al peligro real, y quizás con otra dimensión con respecto al dramatismo con que la situación era vivida). Pero en el fondo, la experiencia no resulta nueva. Al parecer, la novedad se sitúa en otro plano.

Como es bien sabido, en este Atlántico horizontal, el navegante procura ansiosamente llegar a la tierra que él *sabe* que existe... Y aquí ya aparece una primera diferencia en relación al descubrimiento en el mar de Guinea, donde la *casualidad* del descubrimiento tiene una fuerza mucho mayor, por lo menos al nivel del discurso (recuérdese el relato de Cadamosto). En este sentido, es la ambigüedad del relato de

Pero Vaz de Caminha en lo que se refiere a las circunstancias del encuentro con el Brasil (contemplado como la isla de...), que se vuelve mucho más clara: Caminha, cronista del viaje en el océano meridiano, en la ruta del sur —en este sentido, hija directa del viaje de Guinea— al relatar el encuentro con la «isla descubierta», adopta un tono idéntico al que tradicionalmente se utilizaba para dar cuenta del descubrimiento de las islas en el mar de Guinea. Resulta interesante subrayar este aspecto: en el nivel de la imagen utópica (y sólo a este nivel) no estamos lejos de todos aquellos autores que, ante las dificultades que supone el problema histórico-factual del descubrimiento del Brasil, se inclinan por la hipótesis de que existió un descubrimiento anterior al de Cabral, que fue posible a partir de la exploración hacia Occidente del gran área del Golfo.

Pero regresando al viaje en el Atlántico horizontal, en donde —repito— el navegante procura ansiosamente la tierra que él *sabe* que existe, allí —y más allá de todas las dificultades—, la gran experiencia es la búsqueda incesante de *señales* de la tierra que se supone próxima. Es el agua dulce en medio del mar, indicio de un gran río con un caudal desbordante, cuya desembocadura se encuentra muy cerca, son los pájaros, son los sargazos o los restos de plantas. Es la lucha psicológica entre el capitán —que tiene «alma» de descubridor— y la tripulación —casi siempre simples marineros—. Pero sobre todo, es el ansia de encontrar en la línea del horizonte la mancha oscura que indica el anhelado descubrimiento..., es el desencuentro de los estados de ánimo —la tensión de la angustia, la alegría dubitativamente doliente, el disgusto de la desilusión por un anuncio no confirmado y, finalmente, la explosión que supone el descubrimiento—. Algunos fragmentos de Colón o, por ejemplo, la carta del doctor Alvares Chanca, en que describe el segundo viaje del genovés, ponen en evidencia lo que representa el *horizonte* en el viaje del descubrimiento de América. Es verdad que este aspecto también está presente en algunas fuentes portuguesas —como es el caso del *Diario del Viaje de Vasco da Gama*—, pero en mucho menor grado y sin poseer la carga interior que cabe encontrar en los otros casos.

Es en esta *otra* dimensión que el viaje de Colón y de Vespucio también están directamente conectados con el viaje a Guinea... Aquí continúa teniendo una enorme fuerza la búsqueda de la costa. También en el viaje de Colón el horizonte que se persigue continúa siendo

costero, pero y aquí termina la semejanza con un sentido completamente diferente. Es en este viaje donde (probablemente más que en cualquier otro), el descubrimiento es el itinerario marítimo de un barco y, al mismo tiempo, trayectoria vital del descubridor. Tal vez por esta razón, alguien lo denominó –a propósito de Colón– el *viaje en punta*. Es la superación de las dificultades, el llegar al otro lado... el cual, cuando se alcanza, siempre se torna el punto de partida para un nuevo viaje, en la búsqueda de un paso, del estrecho, de la exploración de la costa y del saltar de isla en isla.

De manera general, el viaje es vivido en condiciones muy precarias en cuanto a la «comodidad». Aquí esta palabra resulta chocante porque es lo que más se opone a las condiciones reales en que se realiza la navegación. Vespucio resulta elocuente cuando exclama:

> ...lo que sufrimos en la vastedad del mar, los peligros del naufragio y los daños corporales que experimentamos, las ansias en que nos debatimos todo esto dejo a la estimación de aquéllos que, por experiencia, bien conocen las dificultades que comporta la búsqueda de lo incierto y la demanda del acaso.

Los barcos eran pequeños –«este navío es muy pequeño y está sobrecargado, de manera tal, que no hay lugar para nada más», escribe el maestre Juan a don Manuel en mayo de 1500–, las condiciones de higiene eran escasísimas y las enfermedades se presentaban con mucha frecuencia. El escorbuto, provocado por la falta de vitamina C en las largas travesías, hacía acto de presencia. En la relación que describe el viaje de Vasco da Gama, hay un fragmento que el autor atribuye a una fecha situada a finales de 1488, ya al regreso del Índico, pero que, sin esfuerzo alguno, cabe situar en un marco atlántico:

> ...de manera que a toda nuestra gente les duelen las encías, de manera que no podían comer; y se les hinchaban las piernas y tenían grandes hinchazones por todo el cuerpo, de manera tal que corroían tanto a un hombre hasta que éste moría sin padecer ninguna otra dolencia.

En consecuencia, el ambiente en el interior de los barcos no era el mejor que cabe esperar: «Y andando nosotros así en estas cuitas, fazíamos muchas promesas a los santos y pedíamos por los navíos».

O también, como ocurrió en el segundo viaje de Colón, la enfermedad aparece después de llegar a destino. ¿Se trata de un choque climático o de una reacción a los alimentos? El doctor Chanca, médico de la expedición, se inclina por aceptar ambas hipótesis.

Además de esto, existe la realidad cotidiana del viaje, muchas veces olvidada por los historiadores posteriores, pero que, sin duda, constituye el marco de fondo de todo el viaje de descubrimiento: es la necesidad de utilizar lastre interior (alimentos en el viaje de ida y piedras o arena al regreso), es el agua que siempre existe en las bodegas y que las bombas nunca alcanzan a expulsar por completo, y la cual, mezclada con las mercancías y otros restos, daba lugar a la aparición de olores pestilentes; son las dificultades de las operaciones más simples en tierra, debido a la falta de un espacio adecuado, que complica el cocinar los alimentos o simplemente el dormir.

Como cabe comprobar, el viaje del descubrimiento en el Atlántico a finales del siglo XV, en su dualidad, presenta simultáneamente diferencias y semejanzas: más preocupada con el mantenimiento de *la ruta prevista,* dada la necesidad de varios cambios de rumbo —en el caso de la travesía por el Atlántico Sur—, más preocupada con *la tierra a descubrir,* con el paso hacia otro océano que nunca se llega a encontrar —en el caso del viaje horizontal en dirección a América—, ambas tienen en común la experiencia de la tempestad y del clima adverso, de las enfermedades y las incomodidades y de los problemas ocasionados por los primeros contactos con las poblaciones locales.

No obstante, incluso dichas semejanzas, para ser debidamente apreciadas, deben marcarse en el contexto espacial en que cada uno de estos viajes se realiza. En otras palabras, la experiencia aparentemente igual no representa lo mismo cuando es vivida en espacios y coyunturas atlánticas diferentes. Y esto es así porque, siendo diferentes las motivaciones íntimas de los navegantes, siendo diversos los objetivos que cada uno busca en el horizonte, resulta obvio que la experiencia del viaje no puede ser la misma. Si la tempestad en la armada de Cabral representa el trágico tributo de unos barcos hundidos y unas tripulaciones desaparecidas, por otro lado, en el viaje de Colón, el mal tiempo puede significar una prueba decisiva, de la cual depende el éxito o el fracaso de la empresa. En el primero, atentos a la ruta, el clima adverso constituye un contratiempo. En el segundo, que fija su atención en la tierra que aún no se vislumbra, el tiempo adverso puede ser una

señal... Como se ve, la misma tempestad —en términos climatológicos— no siempre es la misma tempestad —en términos de la experiencia de viaje.

Veamos otro ejemplo. Éste corresponde a una realidad frecuente. Se trata de las protestas y los anhelos de las tripulaciones y, eventualmente, de la amenaza de una rebelión. Resulta comprensible: es la experiencia del dolor, del desaliento, del desmoronamiento psicológico de quien sucumbe ante la prueba.

En las primeras expediciones realizadas en la costa marroquí, a juzgar por el testimonio de Zurara, esta experiencia no existe. Entre los capitanes y los marineros habituados a la guerra en el estrecho, encontramos una cierta indisciplina latente y, en ocasiones, se produce una gran confusión de opiniones: como dice el cronista, «en donde hay muchas cabezas, se producen muchos juicios». Tal vez, por esta razón, se hace referencia a las frecuentes reuniones en donde, en mitad del viaje, se discute y se decide lo que se ha de hacer.

Por el contrario, en Guinea y, a juzgar por una breve referencia de Cadamosto, parece que existía una mayor distancia entre los responsables de la expedición y los marineros. Éstos, cansados de aventuras, declaran imperiosamente que quieren regresar. Estamos situados en el río Gambia. Entonces, escribe el veneciano:

> Acordamos entre nosotros, principalmente [entre aquellos] a quien pertenecía el gobierno de nuestros navíos, seguir río arriba, al menos cien millas, si alcanzásemos a recorrer tanto, con la esperanza de hallar mejor gente. Pero nuestros marineros, que estaban deseosos de regresar a sus casas, y sin [querer] exponerse más al peligro, estando todos de acuerdo, comenzaron a clamar, diciendo que no querían consentir tal cosa y que ya bastaba lo que habían hecho por nosotros en aquel viaje. Por esta razón, viendo nosotros cuál era su voluntad, convenimos en consentir, a fin de evitar escándalos, porque son hombres muy taimados y obstinados. Y al día siguiente, partimos de allí, empezamos a recorrer la vuelta de cabo Verde, con el fin de regresar, en nombre de Dios, a España.

Resulta difícil —leyendo esta descripción— no pensar en el conocido episodio ocurrido en la expedición de Bartolomé Dias, cuando, después de entrar en el Índico, la marinería impone el regreso a Europa...

Resulta interesante señalar de qué manera este clima parece desvanecerse en los viajes hacia el Atlántico Sur —al menos no hay indicios de que esto ocurriese en los viajes de Gama o de Cabral— en tanto que se mantienen con todo vigor en la travesía «americana». Pienso que esta diferencia no resulta ajena a la diferencia —ya citada— entre las experiencias de ambas travesías.

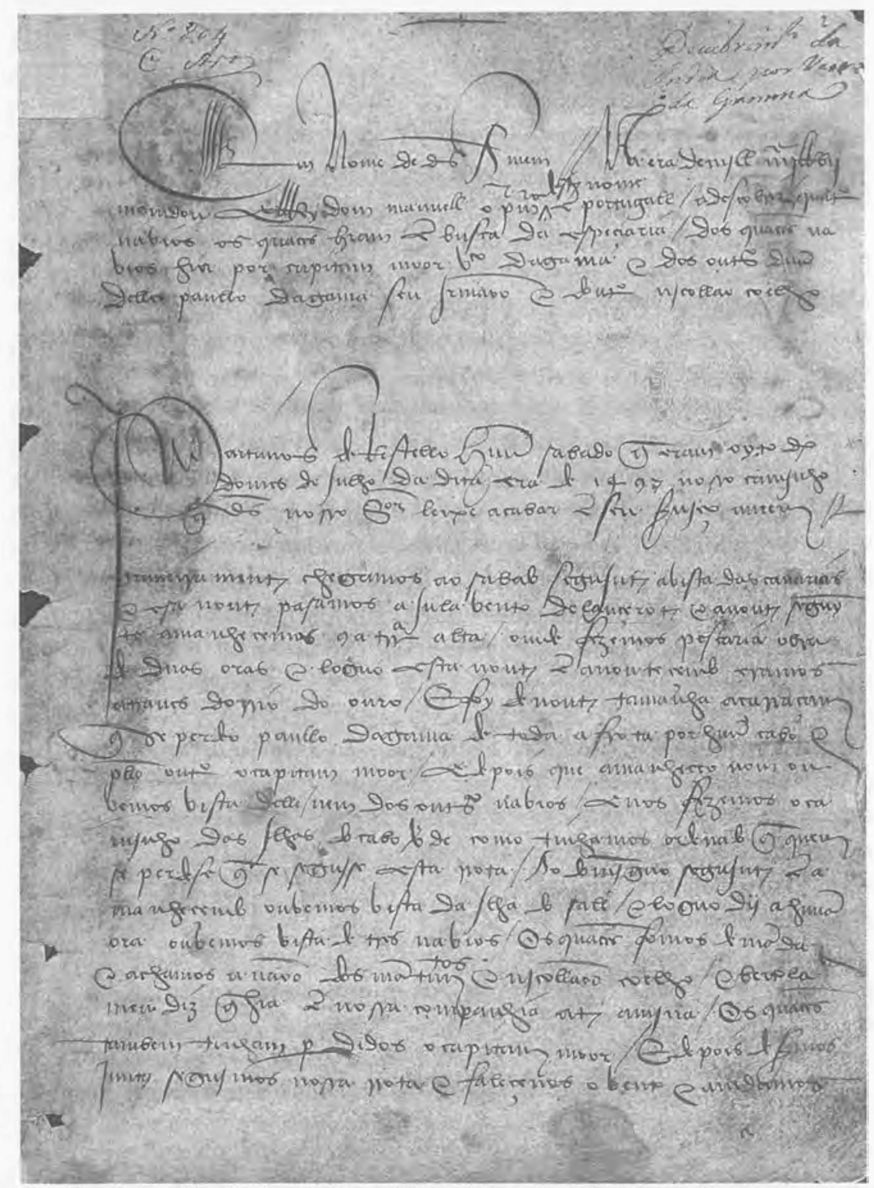
Vespucio, en su carta del 18 de julio de 1500, cuenta claramente la actitud de rebeldía de su tripulación, que después de un año en el mar, con la alimentación racionada, con los barcos en mal estado, desea regresar. Y en los viajes de Colón, se dan muy a menudo situaciones de esta clase.

Quizás previendo la eventualidad de que podían surgir problemas de este tipo, después del comienzo del primer viaje (el 9 de septiembre de 1492), cuando dejó atrás la isla de Hierro, Colón decide —y son palabras escritas en su diario— «anotar un trayecto más corto de lo que en la realidad se hacía, con el propósito de que si el viaje se prolongase, los hombres no se aterrasen ni desfalleciesen».

Detrás de este conflicto hay un componente de fondo: es el espectro del *regreso*. Y con él, volvemos al principio de estas consideraciones, a Diego Gomes y a Zurara y a los cabos, citados a propósito de la exploración de la costa africana, al cabo Nao y al cabo Bojador. Después de todos los matices citados, como cabe ver, la realidad que permanece es la preocupación por el regreso y, asimismo, es aquello que da testimonio de la continuidad, más allá de todas las apariencias, entre un Gil Eanes y un Colón... Quizás no estemos muy lejos de la verdad si afirmamos que la última experiencia de descubrimiento en el Atlántico durante el siglo XV, en su vertiente americana, en gran parte —y repito las palabras escritas a comienzos de este capítulo— es la experiencia del «espacio donde el volver resulta problemático». Como escribía Colón el día 22 de septiembre:

> Este viento contrario me fue de gran provecho, porque mis hombres andaban muy excitados y se mostraban muy recelosos ante la posibilidad de que en estos parajes no soplasen vientos que nos permitiesen regresar a España.

Y al día siguiente, cuando el viento se calmó, los marineros volvieron a protestar, ahora contra la falta de éste,



16. Reproducción de la primera página del relato del viaje de Vasco da Gama (copia de la primera mitad del siglo XVI). (Biblioteca Pública Municipal de Oporto, manuscrito 804). Fotografía de la «Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses».

> ...diciendo que, puesto que no soplaban de forma fuerte, esto probaba que los vientos nunca resultarían suficientes como para poder regresar a España.

Es el momento de concluir. Ciertamente quedarán varias cuestiones abiertas. Es verdad que las fuentes no siempre son tan prolijas como desearíamos. También se podría haber dicho algo más acerca de las condiciones de la travesía en el Atlántico, pero eso significaría sobrepasar los límites cronológicos inicialmente adoptados: la experiencia del viaje del descubrimiento en el siglo XV. Asimismo, esto implicaría penetrar en el siglo siguiente y, fundamentalmente, implicaría entrar en otro tema, el del viaje marítimo *más allá* del descubrimiento.

De todos modos, tal vez no haya resultado inoportuno el haber vuelto a pensar –desde un ángulo de visión que no resulta el más común– acerca de algunos aspectos del descubrimiento oceánico a lo largo del siglo XV. En una época como la nuestra, en donde cada vez más predomina la dimensión anónima de lo económico, de lo sociológico o de lo tecnológico, adopté intencionalmente, otra perspectiva: al recordar lo obvio –que el descubrimiento marítimo es el resultado de un viaje–, se reconoce que la aventura constituye siempre (de una u otra manera) una *peregrinación experimental*. En efecto, al colocar en el centro del descubrimiento al *homo navigator*, llamé la atención sobre algo muy importante: que el Atlántico, en términos físicos y geográficos, constituye también el escenario de una experiencia humana, históricamente concebible en la vivencia de los primeros viajes que lo dieron a conocer. Se trata, en resumidas cuentas, de proporcionar un *rostro* a la gesta del descubrimiento.

Capítulo VII

UN TEXTO EMBLEMÁTICO ACERCA DEL SURGIMIENTO DE UNA CONCEPCIÓN INTELECTUAL: LA CARTA DE USODIMARE Y LAS NAVEGACIONES PORTUGUESAS EN GUINEA

El nombre de Antoniotto Usodimare resulta bien conocido para todos aquellos que alguna vez se dedicaron al estudio de las navegaciones en Guinea durante el siglo XV.

De nacionalidad genovesa, perteneciente a una familia con intereses en el comercio marítimo, Usodimare estuvo en Portugal a mediados del siglo XV. Había nacido en 1416, dirige la Casa de la Moneda, pasa brevemente por Sevilla y, antes de 1453, llega a Lisboa. Viaja en dos ocasiones hasta los mares de Guinea y regresa a Génova. En 1458 se dirige al Mar Negro, falleciendo poco tiempo después. Por otra parte, no era ésta la primera vez que un miembro de su familia reside en Portugal. En 1442, vive en Lisboa un tal Francisco «Uso do Mar», mercader genovés que recibe un salvoconducto de Alfonso V de Portugal.

El 12 de diciembre de 1455, en la víspera del viaje a Guinea, Usodimare escribe una carta a sus familiares en Génova, aludiendo a sus actividades en la costa occidental africana. El contenido de la misiva reviste gran interés. Refiriéndose a sus dificultades económicas, se muestra esperanzado en que el viaje siguiente contribuya a la mejora de su situación personal: «Espero, con este negocio, solucionar el resto de mi vida», escribió.

No es éste, sin embargo, el único testimonio documental que poseemos acerca de su presencia en los mares del Atlántico central. Usodimare forma parte de un grupo de italianos que se encontraban entonces directamente relacionados con las actividades de navegación marítima desarrolladas por los portugueses. En determinado momento, por ejemplo, su nombre aparece vinculado al del veneciano Cadamosto, con quien había coincidido en uno de sus viajes.



17. Mapa de los viajes al golfo de Guinea en los tiempos de Alfonso V (reproducido de *Portugal no Mundo,* Lisboa).

La citada carta de Usodimare, escrita en latín, está copiada en un manuscrito del siglo xv que se encuentra en la Biblioteca Universitaria de Génova, con el curioso título –escrito con mano posterior del siglo xvii– de *Itinerarium Antonii Ususmaris civis januensis 1455.* Se trata de una recopilación –aparentemente desordenada– de referencias geográficas, que incluye la copia de la carta del navegante genovés. Todo el conjunto de textos resulta muy interesante, en la medida en que su análisis nos permite conocer –y comprender– un aspecto de importancia capital de la historia del océano Atlántico: se trata del horizonte cultural característico de los comerciantes y navegantes italianos –y por extensión, también portugueses– que durante gran parte del siglo xv participaron activamente en la expansión marítima de aquel entonces.

Por esta razón, el presente capítulo estará exclusivamente dedicado al análisis del *Itinerario* de Usodimare.

El texto puede dividirse en dos partes fundamentales, separadas por la copia de la carta de Usodimare, que así aparece como la gran referencia que confiere sentido a todo el *Itinerario.*

La primera parte comienza haciendo alusión a varios lugares geográficos: islas maravillosas y regiones fantásticas, caracterizadas unas y otras por los hombres y los animales que las habitan, dotados de extraños comportamientos. A partir de determinado momento, el itinerario geográfico recuerda enormemente el mundo y el relato de Marco Polo, aunque no parecen existir fundamentos para considerar que hubo una inspiración directa. Se trata del mundo de Marco Polo y de tantos otros –como de Oderico de Pordenone, de Mandeville, del *Libro del Conocimiento...*–, bien conocidos por los europeos de los últimos siglos de la Edad Media. El escenario resulta claramente oriental y el tenor de las referencias combina, de acuerdo con las fuentes literarias indicadas, la dimensión de lo *diferente* y lo *monstruoso* con la alusión a las *fantásticas* riquezas que la imaginación medieval situaba en las regiones del Índico.

La visión mercantil del autor del texto se distingue de cuando en cuando, por la referencia a los navíos que se dirigen a aquellas regiones en busca de especias y otros productos de gran valor comercial. En determinado momento se habla de una expedición llevada a cabo por el genovés Luchinus Tarigus, quien –en el año de 1374–, partiendo de Cafa, remonta el curso del Tanai.

Posteriormente, el relato regresa a los mares del Índico y a las riquezas y maravillas que en ellos abundan. Pero, poco después, el escenario se transforma: ahora adquiere características claramente musulmanas. En este sentido, después de referirse a La Meca, hace alusión nuevamente a la expedición cristiana de Jaime Ferrer, realizada en el año 1346. En las siguientes páginas el escenario cambia de nuevo y, esta vez, se torna africano, sirviendo de introducción a una referencia al Preste Juan, el mítico monarca cristiano, que habita en Etiopía. En este punto – inmediatamente después de hablar de las riquezas del reino del Preste Juan con las «obligatorias» alusiones al oro y a la plata–, surge el relato del viaje de los hermanos Vivaldi, realizado en 1291. Dicho relato dice lo siguiente:

> En el año de 1291, partieron de la ciudad de Génova dos galeras comandadas por los hermanos Vivaldi, con el propósito de dirigirse al Levante, en las regiones pertenecientes a la India, hacia las cuales navegaron mucho las galeras. Pero cuando dichas galeras estaban en los mares de Guinea, una de ellas encalló, de modo que ya no fue posible continuar la travesía. La otra navegó sin contratiempos y atravesó el mar, hasta que llegaron a una ciudad de Etiopía, cuyo nombre era Mena. Fueron hechos prisioneros y detenidos por los habitantes de aquella ciudad, cristianos etíopes y súbditos del preste Juan. Esta ciudad está situada en Marma, próxima al río Siao. Allí permanecieron retenidos, de manera tal, que ninguno de ellos regresó de aquella región, como ya dijo Antoniotto Usodimare, el noble genovés.

En efecto, el genovés escribe en su carta:

> En verdad, viajando por tierra firme, faltaban menos de trescientas leguas hasta el país del preste Juan, y no digo hasta su persona, pero sí hasta donde comienza su territorio (...). Allí encontré a uno de nuestra nación, creo que pertenecía a las galeras de los Vivaldi, que se perdieron hace 170 años, lo cual me dijo (...) que de su gente sólo él quedaba.

A continuación, aparece la carta de Usodimare, antes citada. Sin embargo, resulta muy interesante la circunstancia de que –entre la referencia a la expedición de Vivaldi y la copia de la carta de Usodimare– se incluía una breve noticia acerca de los ríos del Paraíso Terrestre,

en una alusión en términos que resultaban usuales, y que recuerdan, por ejemplo, las *Etimologías* de San Isidoro de Sevilla, fuente obligada de muchos tratados geográficos de entonces. Más adelante volveré a esta cuestión.

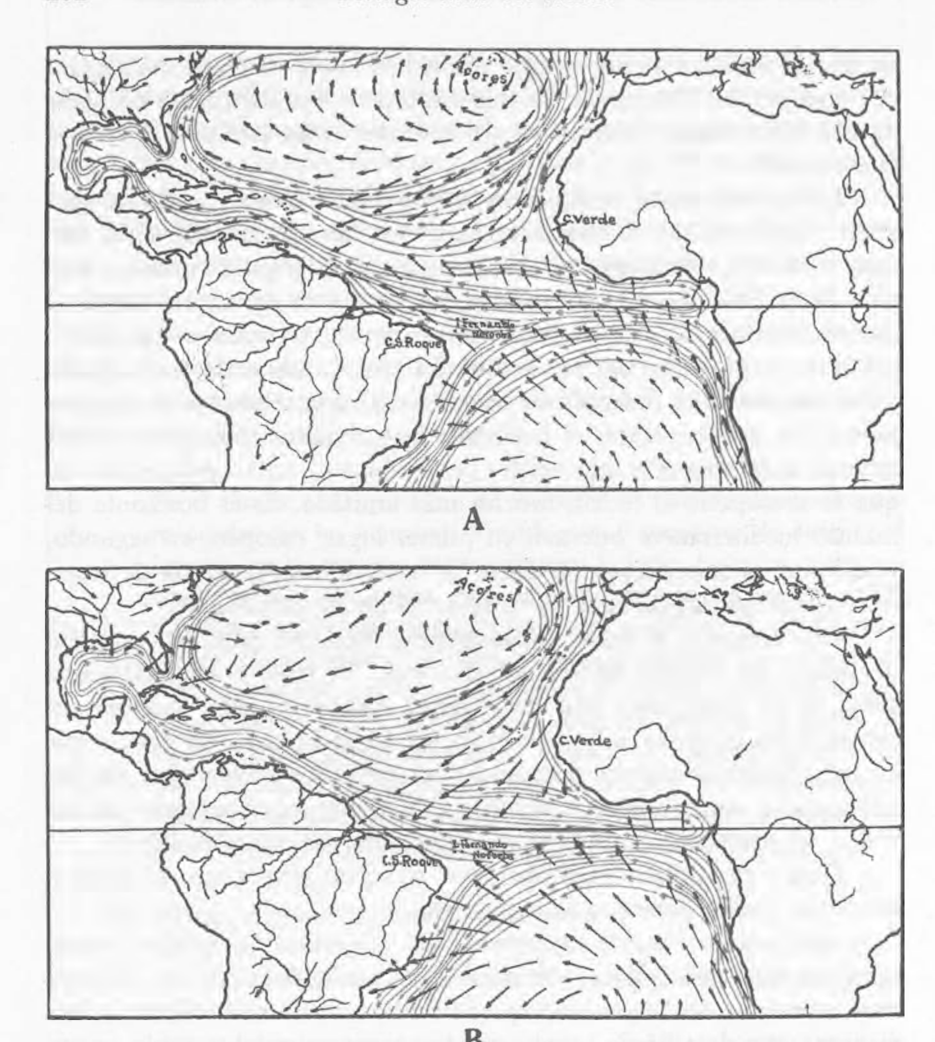
La segunda parte es, fundamentalmente, un breve tratado de geografía. Comienza por la presentación de los tres continentes (Asia, Europa y África), perfectamente de acuerdo con la *geografía cualitativa* típica de la Edad Media. Considero que resulta importante destacar la secuencia adoptada por el autor del texto: cada región es descrita a partir de los ríos que existen en ella. En otras palabras, la presentación de las *maravillas* es realizada de acuerdo con una secuencia de carácter fluvial. En este contexto, el horizonte que enmarca la secuencia –horizonte aparentemente universal– es, de hecho, en la perspectiva en que se presupone al lector, mucho más limitado. Es el horizonte del mundo mediterráneo: oriental, en primer lugar, europeo, en segundo, y africano, para terminar. Es decir, se trata de una geografía de inspiración isidoriana, plasmada en el libro 14 de las *Etimologías*.

Esta remisión al sabio enciclopedista medieval permite comprender mejor las páginas finales del *Itinerario*. En ellas se encuentra una suma de las principales islas de la tierra, que no es otra cosa que un resumen del capítulo isidoriano (otra vez él) dedicado a las islas, y que en las *Etimologías* aparece después de los capítulos dedicados a los tres continentes, anteriormente citados. De hecho, confrontando ambos textos, se comprueba, sin duda, que hubo una inspiración directa.

Como es posible comprobar, este texto no resulta tan desarticulado como podría parecer a primera vista.

Inicialmente, puede apreciarse un panorama geográfico cuyos componentes descriptivos –de clara inspiración literaria– se encuentran revestidos de dimensiones predominantemente maravillosas y fantásticas, muy de acuerdo con lo que fue expuesto en el capítulo segundo. Si el conjunto de dichos componentes apunta a la presencia de una visión geográfica de carácter utópico ampliamente conocida, no obstante, la forma en que es presentado el discurso merece cierta atención.

Tal como se dijo, el horizonte en el que el autor del itinerario sitúa esta visión tiene un carácter fundamentalmente oriental. Sin embargo, la secuencia que preside la presentación de este marco geográfico se detiene en tres ocasiones –en las que aparentemente las fechas



A - VERANO **B** - INVIERNO

Las flechas negras indican la dirección de los vientos; las grises, las corrientes marítimas.

18. Carta de los vientos y corrientes marítimas en el Atlántico central (reproducidas de Damião Peres, *Historia dos descobrimentos portugueses*, Portucalense Editora, Oporto, 1943, p. 163).

determinan su camino–, debido a la alusión a otras tantas expediciones mediterráneas de carácter marítimo-comercial, que pueden situarse históricamente en 1374, 1346 y 1291. No resulta arbitrario el recurso a estas referencias históricas. Todas ellas son expuestas en el mismo espacio en que, en el *Itinerario*, se sitúa el horizonte espacial de lo quimérico, presentado inmediatamente antes. ¿Significará esto que su inclusión corresponde al propósito de inducir al lector a asociar ambos planos (el de lo utópico y el de lo histórico), estableciendo entre ellos una solución de continuidad? Creo que sí.

En este sentido, pienso no estar muy lejos de la verdad si considero que la referencia a estas expediciones tiene como función *inyectar una dosis de realidad* en el mundo imaginario evocado. Ésta constituiría una manera de invitar al lector a tomar en serio lo maravilloso que se le presenta y, en resumidas cuentas, sería un modo de otorgar un carácter objetivo a lo maravilloso.

No obstante, esta continuidad entre lo imaginario y lo histórico no se limita a funcionar en este plano. Actúa a un nivel bastante más profundo: es lo que confiere una gran coherencia a toda la primera parte del *Itinerario* y, al mismo tiempo, lo convierte en un elemento tan significativo para la historia del Atlántico del siglo XV.

En otras palabras, se trata de una coordenada fundamental de la utopía marítima occidental de finales de la Edad Media, esto es, correspondiente a la necesidad sentida por los europeos de aquella época de dar contenido a la idea, que, gracias a los descubrimientos, iban adquiriendo del Atlántico. Como tuve oportunidad de señalar en el capítulo segundo, en los inicios del siglo XV, cuando se dieron los primeros pasos en el descubrimiento oceánico (exploración de la costa occidental africana y de los archipiélagos de Madeira y las Azores), los portugueses –y, con mayor razón, los demás pueblos– no poseían un concepto del Atlántico que correspondiese al que tuvieron un siglo más tarde. Lo imaginaban de una determinada manera –como suele suceder– a partir de las coordenadas históricamente forjadas en el espacio marítimo conocido, el Mediterráneo. Ciertamente, intuían que existían diferencias (se trata de la dialéctica de lo *desconocido/conocido, espacio abierto/espacio cerrado*, acerca de lo cual ya se habló anteriormente), pero en el fondo, durante mucho tiempo, perdura aún una debilidad conceptual en relación con las coordenadas reales del Atlántico. En efecto, la experiencia de las novedades sobre las que se va teniendo conoci-

miento acabará por implicar una mutación en lo que se refiere a dichas coordenadas, pero la transformación no resulta fácil ni ocurre de forma súbita. Estas experiencias –incluso aquéllas que resultan innegablemente inéditas– son integradas durante mucho tiempo en el esquema teórico tradicional, aunque de un modo forzado, manipulándose su dimensión y características. En este sentido, el *Itinerario* de Usodimare muestra de qué manera, en determinado momento, se llevó a cabo esta integración.

Estamos en Guinea, en un espacio geográfico muy distante del Mediterráneo, en donde todo –mar y tierra– resulta diferente; por eso se trata de un espacio en donde la transferencia no resulta fácil. Sin embargo, los hombres tienen necesidad de comprender el horizonte que tienen ante sí, de establecer un puente con sus experiencias anteriores (individuales y colectivas), de unificar el mundo antiguo, heredado, con el mundo nuevo que los descubrimientos iban desvelando. En un primer momento, sólo pueden hacerlo valiéndose del mundo heredado, puesto que la ruptura constructora de nuevos esquemas (más lenta y con una necesidad mucho mayor de acumular acontecimientos novedosos) sólo vendrá más tarde y... después de Guinea. Así el *Itinerario* de Usodimare evidencia dos cosas de forma simultánea: por un lado, las dificultades de la integración, por otro lado, el límite extremo en que ésta tiene lugar (proporcionándole un rostro y situándolo en un tiempo y en un lugar...), antes de la ruptura generadora de la modernidad oceánica. Veamos cómo ocurre.

A mediados del siglo xv, cuando el genovés acompaña a los portugueses al Atlántico central, éste es aún un mar abierto y desconocido. Por esta razón, aún no se han realizado al respecto concreciones de carácter geográfico. Lo maravilloso oceánico no tiene un sentido específicamente atlántico, precisamente porque produce imágenes que no guardan relación con el objeto –el espacio aún no descubierto– al cual se refieren. En este sentido, lo utópico marítimo se desarrolla en el marco del patrimonio común de los espacios marítimos desconocidos, del Índico y del Atlántico, Oriental y Occidental (el Pacífico, por razones obvias, aún «no existe»). De ahí, la subordinación de Occidente a Oriente, tradicionalmente más rico. Conviene no dejar de lado dos observaciones realizadas anteriormente. En primer lugar, que la *no-existencia* del continente americano confiere al Atlántico el carácter de *otro lado* de los océanos orientales; en segundo, y consecuentemente, que

son los grandes textos y las fuentes forjadoras de la utopía del Índico las que alimentan, al mismo tiempo, la utopía atlántica.

Aplicada esta perspectiva a la primera parte del *Itinerario* de Usodimare, resulta claro que la alusión a las sucesivas expediciones –desde la asiática de 1374 a la africana de 1291– representa, de hecho, conectar el imaginario con cada una de las expediciones. En otras palabras, representa el proceso que permite dar una dimensión topológica a una transferencia onírica. Funciona así como un itinerario conceptual que –del Índico al Atlántico– constituye un vínculo que garantiza la legitimidad de la citada transferencia. Es éste el segundo nivel de lectura a que hice referencia hace poco, a propósito de la continuidad entre lo imaginario y lo histórico.

Una referencia encontrada en el *Itinerario* ilustra muy bien, en la perspectiva del autor del texto (y probablemente, también en la perspectiva dominante entre muchos de sus contemporáneos), de qué manera se desarrolló la fundamentación histórica de esta transferencia. Habla del Preste Juan:

> El emperador y patriarca cristiano de Nubia y Etiopía, preste Juan, se llama Abel Selip, que significa Cien Hombres. Éstas son las tierras que pertenecieron al preste Juan después de que el Gran Khan de Catay, llamado Castigan, le dio batalla en 1187 en la bella planicie de Tenduch, en Catay. Abrumado por la numerosa multitud que conformaban sus adversarios, el preste Juan perdió todos los territorios que poseía en Asia. Conservó solamente las provincias de Etiopía y de Nubia, en donde abundan el oro y la plata.

En el texto que acompaña la carta del genovés existe algo que demuestra claramente que sus intenciones fueron satisfechas al nivel del lector. En determinado momento, después de tratar de la expedición de Vivaldi, se dice que es en este «Oriente», en esta «parte oriental», en donde se sitúa el Paraíso. Como es obvio, aquí, el Oriente es mucho más un *topos* simbólico, que un lugar acerca del cual puedan darse referencias espaciales. Ya me referí a esto cuando dije que a continuación aparecía la carta de Usodimare. En estos términos, todo el texto que en el manuscrito se encuentra antes de la carta no parece tener otra función a no ser el presentar referencias que den sentido a las palabras de Usodimare. De tal manera esta disposición surte efecto en el

espíritu de quien lee el texto, que alguien alteró las palabras en un momento posterior: después de la alusión a los viajes de los hermanos Vivaldi, en donde se hacía una referencia vaga a los comerciantes, ésta fue sustituida por la alusión al hecho de que el viaje sería posteriormente narrado por Usodimare (al citar este pasaje con anterioridad, incluí precisamente la versión aumentada).

No se trata de disminuir el peso determinante de las motivaciones de naturaleza comercial en los viajes del genovés a Guinea. La lectura de algunos pasajes de su carta resulta explícita con respecto a esta cuestión. Por ejemplo:

> ...espero, con este negocio, solucionar el resto de mi vida;

y termina la misiva:

> La presente carta va destinada a todos los acreedores, quienes deben convencerse, y vos con ellos, de que si yo hubiese podido contentarles pagándoles los 60, no me habría metido en tal aventura con una sola carabela. Tal vez suceda lo mejor, por eso tengan paciencia, por el amor de Dios.

Apenas si se trata de demostrar de qué manera, en pleno siglo XV, tales viajes no poseían aún un contenido imaginario propio, sino que dependían de una inspiración procedente de otros mares. De hecho, existe una experiencia intelectual del océano, anterior al propio viaje atlántico, y de la cual los propios navegantes apenas podían librarse con dificultad. Este aspecto ha sido, además, objeto de varias observaciones al respecto de Colón. En el caso de Usodimare, es interesante comprobar de qué manera, en el viaje a Guinea, tal experiencia se encuentra influenciada por los ingredientes de la utopía marítima oriental. Y esta influencia se manifiesta con independencia del problema —altamente discutible— de la autoría del texto que acompaña la carta. En este sentido, lo fundamental es comprobar hasta qué punto la carta de Usodimare representa la referencia última —siempre presente— que confiere coherencia a todo cuanto está escrito en el mismo manuscrito: por ejemplo, las referencias del genovés a los elefantes, los unicornios, los gatos de Argalia, cosas muy extrañas, y hombres con cola que engullen a sus hijos, poseían entonces, a los ojos de quien las leía, ga-

rantía de veracidad y capacidad evocadora, precisamente porque eran leídas en función de todo el discurso geográfico anterior.

De hecho, resulta difícil imaginar la capacidad evocadora que habría tenido, en el espíritu de los navegantes y sus contemporáneos, la percepción de las novedades, posibilitada por los viajes oceánicos. A este respecto, cabe recordar las palabras de Cadamosto:

> Oí a un genovés (posiblemente se trataba de Usodimare, pero no existen fundamentos para acreditarlo) digno de fe, que, habiendo estado un año antes que yo en el país del señor Budomel, y pernoctando una noche en casa de su sobrino, de nombre Bisboror, en donde estaba hospedado, había escuchado sobre la medianoche muchos silbidos alrededor de la casa, que le despertaron, y el mencionado Bisboror se levantó a continuación y llamó a dos de sus negros y montó en un camello y apartóse. Preguntó el genovés a dónde quería ir a tal hora: él respondió (que) iba a efectuar un servicio (y) que, en breve, estaría de vuelta. Pasado un instante, regresó a casa. Y de nuevo, preguntó el citado genovés en dónde había estado. Y él respondió: «¿No oíste hace algunos instantes ciertos silbidos alrededor de la casa?» El genovés le respondió que sí. «¿Qué fue aquello?», a lo que Bisboror respondió: «Eran cobras, que, si yo no hubiese ido a hacerles un encantamiento que utilizamos aquí, con el cual las hice retrodecer, me habrían matado esta noche muchos de mis animales». El genovés respondió que le sorprendía sobremanera tal cosa, porque parecía algo que ningún cristiano creería. Y el antes mencionado Bisboror le dijo que no se sorprendiese, puesto que su tío Budomel hacía aún más cosas de éstas (...). Por ello, concluyó que todos los negros eran grandes encantadores. Y pudo muy bien ser (verdad) este encantamiento de las cobras, porque oí decir que en estos lugares se encontraron personas que sabían encantar.

Volviendo al *Itinerario* de Usodimare, la segunda parte del texto, como ya recalqué, no es más que un resumen del libro 14 de las *Etimologías* de San Isidoro de Sevilla, lo que no le resta importancia. Ciertamente, la circunstancia de que éste haya sido dispuesto según la secuencia y como complemento de un relato epistolar de un viaje a Guinea, no podrá dejar de ser significativa. Esto podría significar dos cosas.

En primer lugar, que, a mediados del siglo XV, el viaje a Guinea es vivido por sus contemporáneos —en términos de comprensión inte-

lectual– en un horizonte de *ríos* e *islas*. Esto es importante. Recuérdense otros textos de la época, en donde, al principio o al fin, el relato –de perfiles guineanos– va acompañado de referencias a las islas. Es el caso del relato de Diego Gomes o del manuscrito titulado de *Valentín Fernandes*. Es obvio que existen profundas diferencias entre estos textos y el de Génova. Sin embargo, creo que resulta interesante demostrar de qué manera –más allá de tales diferencias– se mantiene en el horizonte intelectual del viaje a Guinea la presencia de una referencia insular...

En segundo lugar, en el viaje a Guinea, a mediados del siglo xv, algunos (dejo en suspenso el problema de la determinación del perfil de estas personas) piensan en estos *ríos* y estas *islas,* situándolos dentro de un cuadro conceptual de carácter mediterráneo. Por esto, tiene sentido recurrir al libro 14 de la enciclopedia de San Isidoro. Otra cuestión consiste en saber si, en aquel entonces, era posible hacerlo de otro modo... Tal vez no... Al menos, las palabras con que termina el *Itinerario* apuntan claramente a la visión utópica tradicional, cuando aluden a la figura de San Brandon y su *isla perdida*, lo que, recordando el conocido pasaje de la *Crónica de Guinea,* de Zurara –anteriormente mencionado–, no lo hará parecer tan extraño. En efecto, en el capítulo siete, titulado *En el cual se muestran cinco razones por las cuales el señor Infante decidió mandar a buscar las tierras de Guinea*, el cronista portugués escribe: *Cierto es lo que algunos decían, por allí había pasado San Brandon.*

En resumen, ¿cuál puede ser entonces el interés de este texto?

En el fondo, ofrece una visión muy clara de los mecanismos intelectuales que presidieron una cierta clase de travesía en el Atlántico central a mediados del siglo xv. Esto es válido tanto en términos de lo utópico y de lo fantástico que puebla tal espacio, como en términos del modo en que el mismo espacio es concebido. Tanto en uno como en otro caso, aún está presente la inspiración oriental, el fundamento literario y el modelo mediterráneo. En lo que respecta a su concepción mental, el Atlántico del *Itinerario* de Usodimare constituye aún el Atlántico medieval, que, en páginas anteriores, llamé *Atlántico horizontal.*

Por otra parte, en un ámbito histórico-sociológico, ¿lo es también? ¿es así como se perfilan el descubrimiento portugués y su navegación en el golfo de Guinea, a mediados del siglo xv?

Después de la grave crisis interna de los portugueses que condujo en 1449 al desenlace de Alfarrobeira (aspecto mencionado en el capí-

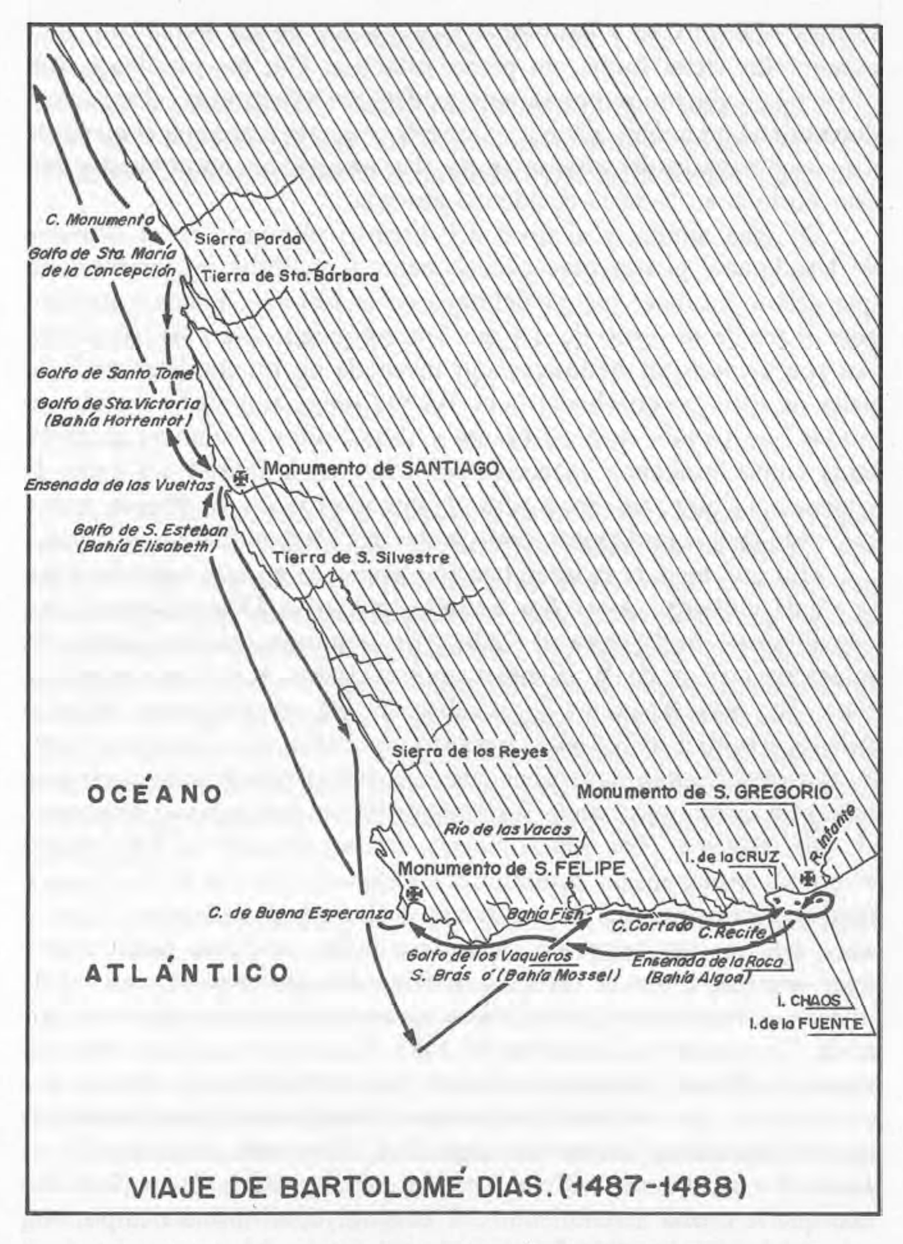


19. El África del mapamundi de fray Mauro (1459), comparado con su configuración real. Preparado por un monje camalduense, este mapa es una copia de aquello que fue preparado a pedido del rey de Portugal, Alfonso V. Manifiesta influencias procedentes de las narraciones de Marco Polo y de los mapas de puertos tradicionales (Biblioteca Marciana de Venecia). En cierto modo, podría constituir un ejemplo verosímil de lo que pudo haber sido la visión habitual del mundo de Portugal a mediados del siglo xv (reproducido a partir de Jaime Cortesão, *Os Descobrimentos Portugueses*, Lisboa, s.d., vol. 1).

tulo tercero) y a la relativa disminución en la intensidad de los viajes de exploración, coincidiendo con el desarrollo de una política por parte de las autoridades portuguesas más orientada hacia la vertiente marroquí-castellano-mediterránea (aspecto también citado anteriormente), los años 50 y 60 parecen estar protagonizados, más que nunca, por italianos: se trata del ya citado Usodimare, del veneciano Cadamosto y del genovés Antonio da Noli, cuyo nombre aparece asociado al de Diego Gomes y al descubrimiento de las islas de Cabo Verde entre 1458 y 1462. Tal como se dijo, Cabo Verde representa –en las latitudes tropicales– una prolongación de las islas del Mediterráneo Atlántico situadas más al norte, principalmente la de Madeira y las Canarias. La motivación tendrá ahora, de forma más clara, un carácter económico en donde predomina el discurso «capitalista» del oro y del comercio con las poblaciones locales.

Cuando, en 1469, un rico mercader de Lisboa llamado Fernán Gomes arrienda a la Corona durante un período de cinco años el monopolio del comercio africano (con ciertas limitaciones), con la obligación de descubrir cien leguas de costa por año, los capitanes y pilotos a él vinculados –João de Santarém, Pedro Escobar, Soeiro da Costa, Fernán Pó, Lopo Gonçalves, Rui Sequeira– protagonizaron la exploración de una extensa zona de la entrada del golfo de Guinea. Este último, que llegó en 1474 hasta el cabo de Santa Catarina (4° de latitud Sur), procede a delimitar el territorio, donde los portugueses entran en contacto con importantes zonas de la costa y del interior africano.

Pocos años después, en 1482, la fundación del fuerte de la Mina servirá de punto de partida para el control de una región de innegable interés económico (es suficiente recordar algunas designaciones tales como Costa de la Pimienta, Costa de los Esclavos, Costa de Marfil y Costa de Oro). Significativamente, la construcción de este fuerte fue entregada por Juan II a Diogo de Azambuja, comendador de la Orden de Avis, hombre de importante currículum en las *empresas castellanizantes y mediterráneas* protagonizadas por Alfonso V. En 1464-1466, estuvo con el condestable don Pedro, en Barcelona y, más tarde, participará en las guerras de Castilla... Durante algunos años, este fuerte controlará las navegaciones, la política y la economía portuguesas en todo el Atlántico central. De hecho, nos encontramos en un punto de cambio de rumbo. De aquí en adelante, regresando los portugueses a sus incursiones hacia el sur, en viajes que son protagonizados por dos per-



20. Mapa del viaje de Bartolomé Dias en el África Meridional. Reproducido de *Portugal no mundo,* Alfa, Lisboa.

sonajes –Diego Cão y Bartolomé Dias– habrá de ser descubierto otro océano. En cierta forma, en pleno Atlántico Sur, los problemas son otros y las soluciones, por lo tanto, diferentes y, en suma, el espacio a descubrir será también distinto. Considero que se aproxima el cierre de un ciclo iniciado décadas antes por las navegaciones impulsadas por don Enrique en la costa occidental africana.

De igual modo, y al nivel del discurso plasmado en el *Itinerario* de Usodimare, pienso que, paralelamente (con todas las reservas con que deben encararse los paralelismos en la historia), estamos también ante el fin de un proceso, del que corresponde a una *visión mediterránea* con respecto al Atlántico, aún inspirada en los modelos tradicionales de ver... y concebir el mar. Tal vez tenga aún algún sentido recordar que Colón, otro navegante y descubridor y también genovés, tenía como horizontes máximos del Atlántico la latitud del golfo de Guinea... Tal vez por ello, a pesar de descubrir el *Nuevo Mundo,* nunca se olvidó de los horizontes intelectuales del Mediterráneo tradicional...

¿En qué medida la interpretación plasmada en este capítulo resulta válida en otros casos? Por ejemplo, pensarían Diego Gomes y los descubridores de la costa de Guinea de la misma manera? Tengo absoluta conciencia de la dificultad que comporta el dar una respuesta clara. Por esta razón, prefiero hablar de un «determinado» viaje al Atlántico central. Es un viaje pensado por italianos... al menos a nivel de discurso. En este sentido, el *Itinerario* de Usodimare tiene el enorme mérito de mostrarnos cómo fue concebido, en determinado momento, el viaje atlántico. ¿Por quién? No resulta necesario que lo haya escrito el propio protagonista, Antoniotto Usodimare. Tal vez lo hizo quien tuvo conocimiento del viaje a través de la lectura de la carta. Para el caso, esto es irrelevante. En cualquiera de las hipótesis, cierto individuo –navegante o no– tuvo, en determinado momento, necesidad de integrar culturalmente las noticias y las experiencias narradas en la carta de Usodimare de diciembre de 1455. Con este propósito, esta persona recogió las referencias eruditas –hoy hablaríamos de fuentes documentales– que consideró adecuadas. Resulta importante reconocer que lo hizo de una forma bien lograda y, sobre todo, coherente. A su modo, fue una primera forma de comenzar a concebir el espacio atlántico que se estaba descubriendo... Y constituyó, al mismo tiempo, otra manera de vivir los descubrimientos oceánicos.

Capítulo VIII

UNA BIOGRAFÍA EMBLEMÁTICA DE LA CREACIÓN DE LAS RUTAS DEL ATLÁNTICO SUR: BARTOLOMÉ DIAS Y EL DESCUBRIMIENTO DEL CABO DE BUENA ESPERANZA

1. El viaje

A pesar de la pobreza de la mayor parte de las fuentes de la época, lo que hoy se sabe acerca de Bartolomé Dias no da lugar a dudas en lo que respecta a la importancia de su viaje. Fue necesario que la historiografía posterior se percatase de que allí se asentaban algunas de las líneas de fuerza más significativas de la política y la expansión portuguesa en el período final del siglo xv, para que se llevase a cabo todo un esfuerzo de reunión y confrontación de testimonios, de reflexión, de elaboración de hipótesis, dando lugar a lo que conocemos en la actualidad acerca de la expedición y su significado. Con toda razón escribió Gago Coutinho, a propósito del itinerario marítimo del navegante, que

> una deficiencia tan grande, o confusión, de informaciones fundamentales, nos lleva a apoyar la narrativa del viaje en conjeturas, de acuerdo con aquello que hoy conocemos, tanto respecto a las costas como a los vientos dominantes en las diferentes épocas del año.

Además, las dificultades surgen inmediatamente cuando se pretende estudiar cualquier aspecto o momento de su vida.

Por ejemplo, no resulta fácil determinar la fecha exacta de la partida de Bartolomé Dias. Antonio Galvão se limita a dar una referencia general: el año de 1486. La gran fuente —Juan de Barros— habla de finales de agosto del mismo año. La carta de *Martellus* sitúa el hecho en el año de 1489. Entre los estudiosos contemporáneos, desde el úl-

timo cuarto del siglo pasado, la opinión predominante se inclina hacia la primera quincena de agosto de 1487. La excepción más significativa es la de Gago Coutinho, que acepta la hipótesis de la primera quincena, pero que, fiel al texto de Barros, la sitúa en el año anterior.

Resulta difícil llegar a una conclusión sin tener en cuenta la fecha de regreso, en relación a la cual disponemos de una información merecedora de crédito. Ciertamente, tanto Duarte Pacheco Pereira como Cristóbal Colón declaran que el regreso se verificó en 1488. El italiano añade, incluso, que el acontecimiento tuvo lugar en el mes de diciembre. Considero que dichos testimonios son fiables, puesto que el autor del *Esmeraldo* había viajado de Santo Tomé a Lisboa en la flota del propio Bartolomé Dias. En vista de que el viaje duró, teniendo en cuenta el momento de partida y de llegada hasta Lisboa –según el informe de Juan de Barros–, 16 meses y 17 días, procediéndose a la cuenta regresiva a partir de diciembre de 1488, llegamos al mes de agosto de 1487. Así obtenemos la fecha probable de la partida y el regreso.

La flota está constituida por dos barcos. Son dos carabelas, con cincuenta toneles cada una. Ya se sugirió que podía tratarse de las mismas que Diego Cão habría utilizado durante sus travesías. La distancia a recorrer no era pequeña, y resulta importante superar el inconveniente experimentado por el propio Diego Cão, debido al cual sus viajes no fueron aún más lejos. Además, la experiencia de este navegante está presente en la expedición de Bartolomé Dias: uno de los pilotos de su expedición –Juan de Santiago– es, probablemente, el mismo que, años antes, había acompañado al descubridor de Zaire, siendo uno de los que dejaron impreso su nombre en la roca situada en la margen izquierda del río, próximo a las cataratas de Ielala, a unos 160 kilómetros de la desembocadura. Así, ambas carabelas van acompañadas de «una nave pequeña», escribe Juan de Barros, «para llevar provisiones adicionales, puesto que, en muchas ocasiones, la falta de estas hacía fracasar la expedición, por lo que debían regresar al reino».

La nave principal tiene como piloto a Pero de Alenquer, navegante experimentado. Juan II decía acerca de él en 1483, que se trataba de una «persona que, por su oficio y arte de navegar, merece ser favorecido y honrado y bien tratado»; más tarde embarcaría en la flota de Vasco da Gama. Se llegó a pensar que el nombre de esta embarcación era San Cristóbal, puesto que un documento de Juan II del 10 de oc-

tubre de 1486 hace referencia a un cierto «Bartolomé Dias, patrón de nuestra nao *San Cristóbal*» y apela al «servicio que de él esperamos recibir». Si resulta comprensible la identificación de este último capitán con el navegante, es natural que, en consecuencia, se piense que se trata, en ambos casos, de la misma embarcación. Dejemos, por ahora, el problema del patrón y limitémonos al barco. En el documento de 1486 —y en otro muy posterior—, se hace referencia explícita a la *San Cristóbal*, como una nao, embarcación difícilmente confundible con una carabela, que fue el barco utilizado por Bartolomé Dias en su expedición de 1487-1488. De modo que continuaremos desconociendo este pequeño pormenor (aunque Gago Coutinho argumente que era frecuente que se confundiesen en la documentación los tipos de navíos, admitiendo, por tanto, la posibilidad de que la carabela del descubridor era la *San Cristóbal*, «navío que había podido ser, de hecho, una carabela, poseyendo, sin embargo, una vela redonda en el mástil de proa»).

De la otra carabela se conoce el nombre: «*San Panteleón*». Bajo las órdenes de Juan Infante, tiene a Alvaro Martins como piloto. La naveta auxiliar está comandada por Pedro (o Diego) Dias, hermano de Bartolomé, llevando como piloto a Juan de Santiago, a quien nos hemos referido anteriormente. De los maestres, es decir, los jefes de marinería, también se conocen los nombres: Leitão, Juan Grego y Juan Alves. Todos ellos, pilotos y maestres, son, en palabras de Juan de Barros, «en su oficio muy expertos». Como capitán general de la flota va Bartolomé Dias, caballero de la casa real.

Partiendo de Lisboa, decidieron navegar a lo largo de la costa occidental africana hasta Mina, siguiendo una ruta usual de las corrientes y los vientos, muy conocida por los portugueses de entonces. Es probable que en San Jorge da Mina haya tenido lugar un primer reabastecimiento. A partir de ese momento, es natural que se haya seguido el camino trazado anteriormente por Diego Cão: doblando hacia el sudeste, se dirigen hacia la desembocadura del río Zaire, prosiguiendo después hacia el sur, a lo largo de la costa. En el texto de Juan de Barros puede leerse que, habiendo recorrido Diego Cão 375 leguas de costa en dos ocasiones, desde el cabo de Santa Catarina hasta el denominado cabo del Padrón, «incluso después de pasar por el río Congo, Bartolomé Dias comienza a bordear la costa hasta llegar a un lugar que hoy recibe el nombre de Angra del Salto».

Entre tanto, a la altura de 22° de latitud Sur, en donde habrían de llegar a principios del mes de diciembre (en la denominada *tierra de Santa Bárbara*), los vientos frescos del sur se tornan cada vez más intensos, dificultando progresivamente la navegación a lo largo de la costa. En Navidad, tras cuatro meses de travesía, Bartolomé Dias había llegado a una *Angra pequeña* (a 26°, 38' de latitud sur), en donde deja la naveta de las provisiones con nueve hombres.

Este pequeño grupo permanecería allí, aislado durante muchos meses; según Juan de Barros, fueron nueve. Casi todos murieron, y cuando Bartolomé Dias, ya de regreso a Lisboa, los volvió a encontrar, apenas tres estaban aún vivos. Los demás habían perecido a manos de los negros del lugar, «quienes, por codicia, les mataban por obtener algunas de sus cosas». Solos, en tierra extraña, viendo a sus compañeros sucumbir ante la hostilidad de las poblaciones locales, ignorantes de lo que sucedía con las carabelas de la flota, es natural que los supervivientes se dejasen dominar por un estado de ánimo poco halagüeño. Uno de ellos que estaba enfermo, en el momento del reencuentro, «fue tal su sorpresa y placer al ver a sus compañeros, que murió enseguida».

Regresemos a Bartolomé Dias y a su expedición. Prosiguiendo en su viaje hacia el sur, entrado el año de 1488, llegaron a una segunda ensenada, la *Angra de las Vueltas*, en donde, según las palabras de Juan de Barros, «Bartolomé Dias se detuvo durante cinco días porque el tiempo no le permitía continuar; la ensenada estaba a veinte y nueve grados hacia el sur». Han existido ciertas dificultades para identificar el nombre de este lugar. Es el propio cronista quien explica la razón de muchos de estos nombres:

> Ponían también los nombres a los cabos, ensenadas y cuantas tierras descubrían, bien inspirándose en el día en que allí arribaban o por cualquier otra causa, como ocurre con la ensenada que ahora denominamos de las «Vueltas», que debe su nombre a las muchas que allí se producían.

A partir de aquí, la flota abandona la costa y penetra en el interior del Atlántico. Esta es la información de la crónica:

> Habiendo partido de aquí para internarse en el mar describiendo un arco, el tiempo les hizo correr por espacio de trece días con las velas

> a medio mástil y como los navíos eran pequeños y los mares estaban más fríos —no como ocurre con los de la tierra de Guinea—, y puesto que los de la costa de España en tiempos de tormenta se vuelven muy revueltos, les consideraron mortales; pero he aquí que, cesando la furia del mar, fueron a buscar tierra poniendo rumbo al este, pensando que aún navegaban paralelamente a la costa de norte a sur, como hicieran hasta llegar allí.

Gago Coutinho presenta una explicación perfectamente plausible acerca de la decisión de Bartolomé Dias:

> Quizás esperaba que por allí ocurriese lo mismo que en la costa de Portugal, donde los vientos del norte raramente se extienden más allá de la mitad del camino hacia las Azores. Por eso, como último recurso y de acuerdo con lo que se lee en las *Décadas*, fue tomada la *vuelta del mar* (...). Es sabido, por los *Roteiros*, que en enero sopla allí un viento dominante sur/sureste, siendo absurdo suponer —como algunos pretenden— que Bartolomé Dias hubiese continuado al rumbo del sur, de frente al viento. Esta «Vuelta» larga habría sido, sin duda, entre oeste/sudoeste, llevando las velas latinas arriadas «a medio mástil», ya que el viento era violento. En aquellos trece días de la vuelta del mar, citados en las *Décadas*, las carabelas debían haberse apartado aproximadamente trescientas leguas de la costa africana, penetrando de esta manera en la zona de vientos variables, los cuales le permitirían ir ganando el sur. Alcanzada una latitud entre 35 y 40 grados, donde dominan los vientos entre norte y sur por el oeste, entonces tomó el rumbo del este, buscando la costa de África.

Como se ve, la flota se aparta de la costa y pone rumbo al sudoeste. Tras algunos días, ya bastante al sur, encuentran los vientos generales del oeste, a favor de los cuales se desvían hacia el este. No obstante, navegando ahora hacia oriente, no vislumbran la costa, por lo que Bartolomé Dias decide virar hacia el norte, «y una vez hecha esta maniobra», dice Barros, «vieron una ensenada a la que denominaron de los Vaqueros, debido al gran número de vacas que vieron en tierra, guardadas por sus pastores». Era el día de San Blas —3 de febrero— y de ahí el nombre otorgado a la bahía, que, en la actualidad, se llama bahía Mossel, si bien esta identificación no resulta unánime. Allí intentan entrar en contacto pacífico con los negros, pero fracasan:

> Cuando Bartolomé Dias estuvo aquí —escribiría más tarde el autor del *Diario del Viaje de Vasco da Gama*— ellos huían de él y no tomaban ninguna de las cosas que él les traía, e incluso, un día en que los portugueses estaban bebiendo en una aguada —aquí el agua está muy buena, aún estando cerca del mar—, ellos la defendieron a pedradas lanzadas desde la cima de un otero, que está encima de esta aguada, y Bartolomé Dias disparó con una ballesta y mató a uno de ellos.

Continuando la exploración de la costa hacia el este, encuentran otra ensenada aproximadamente 60 leguas más adelante, en cuyo interior hay un pequeño islote, donde, según Juan de Barros, «colocaron un padrón llamado de la Cruz, que dio nombre al islote»: hoy es St. Croix Island, Gago Coutinho piensa que, antes que de un padrón, es posible que se tratase de una cruz de madera.

Fue entonces, ya sea porque estaban convencidos de que habían alcanzado la punta meridional de África, es decir, que habían penetrado en el mar de la India, ya fuese porque el cansancio era general, cuando la tripulación se muestra deseosa de regresar. Veamos una vez más el texto de Juan de Barros:

> La gente estaba cansada y muy temerosa de los grandes mares que atravesaron y todos comenzaron a quejarse a una voz y a requerir que no siguiesen avanzando, exclamando cuánto se gastaban los alimentos, para volver a la nave que dejaron atrás con el resto de la tripulación, la cual estaba tan lejos, que decían que, cuando a ella llegasen, estarían todos muertos de hambre, por lo que peor sería si continuaban avanzando. Decían que bastante costa habían descubierto ya, de un solo viaje, y que ya llevaban la mayor novedad que supuso aquel descubrimiento: hallaren que la tierra se desplazaba en general hacia el este, en donde parecía que más atrás quedaba algún gran cabo, por lo cual sería mejor consejo regresaren.

El resto de los acontecimientos es bien conocido. Bartolomé Dias se reunió en tierra con los capitanes, oficiales y marineros más importantes. La respuesta no deja lugar a dudas. A pesar de su deseo personal de continuar, posiblemente convencido de que el camino hacia la India estaría cerca, es obligado a considerar la voluntad de la tripulación. En efecto, las órdenes reales decían expresamente «que las cosas

importantes fuesen consultadas con las principales personas que iban con él». Claramente, el tema era bastante serio. Existe un detalle revelador en el relato de Juan de Barros: en esta reunión, donde todos expusieron sus razones, Bartolomé Dias «mandó hacer un acta en la que todos firmaron». No obstante, consigue un plazo de dos o tres días para explorar la costa «(y cuando no hallasen ninguna cosa que les obligase a proseguir más adelante, entonces volverían sobre sus pasos, lo que les fue concedido)».

Pero recorriendo 25 leguas más, no descubrieron gran cosa: llegaron a un río que, por haber sido el piloto Juan Infante el primero en desembarcar, se conoce como río del Infante y como tal se refiere este suceso en el *Diario de viaje de Vasco da Gama* en los antiguos Roteiros. Aún hoy se discute la exacta localización de dicho punto.

Entonces se inicia el regreso. A unas diez leguas del islote de la Cruz, en una roca cuya configuración, vista desde el mar, parece indicar la presencia de una isla –y por eso se la denomina False Island– colocan allí un padrón, le ponen el nombre del santo del día (12 de marzo), San Gregorio. Escribe Juan de Barros que, «cuando Bartolomé Dias se apartó del monumento que allí puso, fue con tanto dolor y sentimiento como si dejara un hijo desterrado para siempre, acordándose de cuánto peligro pasaron tanto él como toda aquella gente que de tan lejos vinieran, solamente para conseguir aquello, pues Dios no les concedió lo principal». Es la tristeza del regreso, ahora que están tan cerca del objetivo. En efecto, habían detectado algo muy significativo: a lo largo de la costa, corría desde nordeste una fuerte corriente, caliente, que denunciaba la existencia de una unión marítima abierta a las regiones ecuatoriales. Bartolomé Dias puede estar seguro de que descubrió la puerta del camino marítimo hacia la India. Por eso, no deja de ser afortunada la expresión del cronista Antonio Galvão: «se puede decir que vio tierra de la India, pero no entró en ella, como Moisés en la tierra prometida».

Continuaron navegando a lo largo del cono sur de África y el 23 de abril pasan junto al punto más meridional del continente, al que dan el nombre de Cabo de las Agujas. De allí al cabo de Buena Esperanza, la distancia es muy corta, son tan sólo 25 leguas. Se trata, del símbolo de toda la empresa. Es lo que nos dice Juan de Barros, en una versión que contiene algunas pinceladas poéticas y que, al mismo

tiempo, encierra todo el alma quimérica de la expedición, tal como sería contemplado por las generaciones futuras:

> Habiendo partido de allí (se refiere a False Island) contemplaron aquel notable cabo, oculto durante tantos siglos, como aquél que, cuando se mostraba, no se descubriría solamente, sino otro nuevo mundo de tierras. Al cual Bartolomé Dias y los suyos, debido a los peligros y a las tormentas que, al doblarlo experimentaran, le pusieron el nombre de Tormentoso. Pero cuando regresaron al reino, el rey Juan le dio otro nombre más ilustre, llamándole Cabo de Buena Esperanza, por lo que prometía del descubrimiento de la India tan ansiada y por tantos años buscada.

Asimismo, el cronista informa que el navegante colocó allí un padrón al cual dio el nombre de San Felipe. Basándose en esta noticia, Fontoura da Costa fecha el paso del cabo el día 6 de junio, día de este santo, lo que Gago Coutinho considera bastante improbable, teniendo en cuenta la corta distancia entre los dos cabos —el de las Agujas y éste—; en el caso de que así hubiera ocurrido, los marinos portugueses hubieran empleado tres semanas para navegar poco más de veinte leguas con corrientes y vientos favorables. Al mismo tiempo, en manifiesta incongruencia, es el propio Juan de Barros quien afirma, posteriormente, que en el Cabo de Buena Esperanza, «el clima no le permitió desembarcar». Por esta razón, cabe creer que dicho monumento no existió.

Según afirmaría más tarde el piloto Pero de Alenquer, habrían doblado el cabo por la mañana. Con rumbo norte y siempre con vientos favorables, esa noche atraviesan la bahía de Santa Elena. Una semana después, llegan a la *Angra pequeña*. Esto ocurrió probablemente a principios de mayo. Allí se reúnen con los sobrevivientes del pequeño grupo que se quedara con la nave, y Bartolomé Dias coloca el último padrón del viaje, reabasteciendo a la flota. Habiendo quemado previamente la nave pequeña «que ya estaba comida por la podredumbre, ya que no tenía a nadie que la pudiese gobernar», se dirigen directamente a la isla del Príncipe, donde se encontraría con Duarte Pacheco Pereira. Don Juan le había encomendado a éste explorar la costa de Guinea y sus ríos. No obstante, su barco, enviado a «realizar algún rescate», se perdió, salvándose parte de la tripulación. Para colmo, el au-

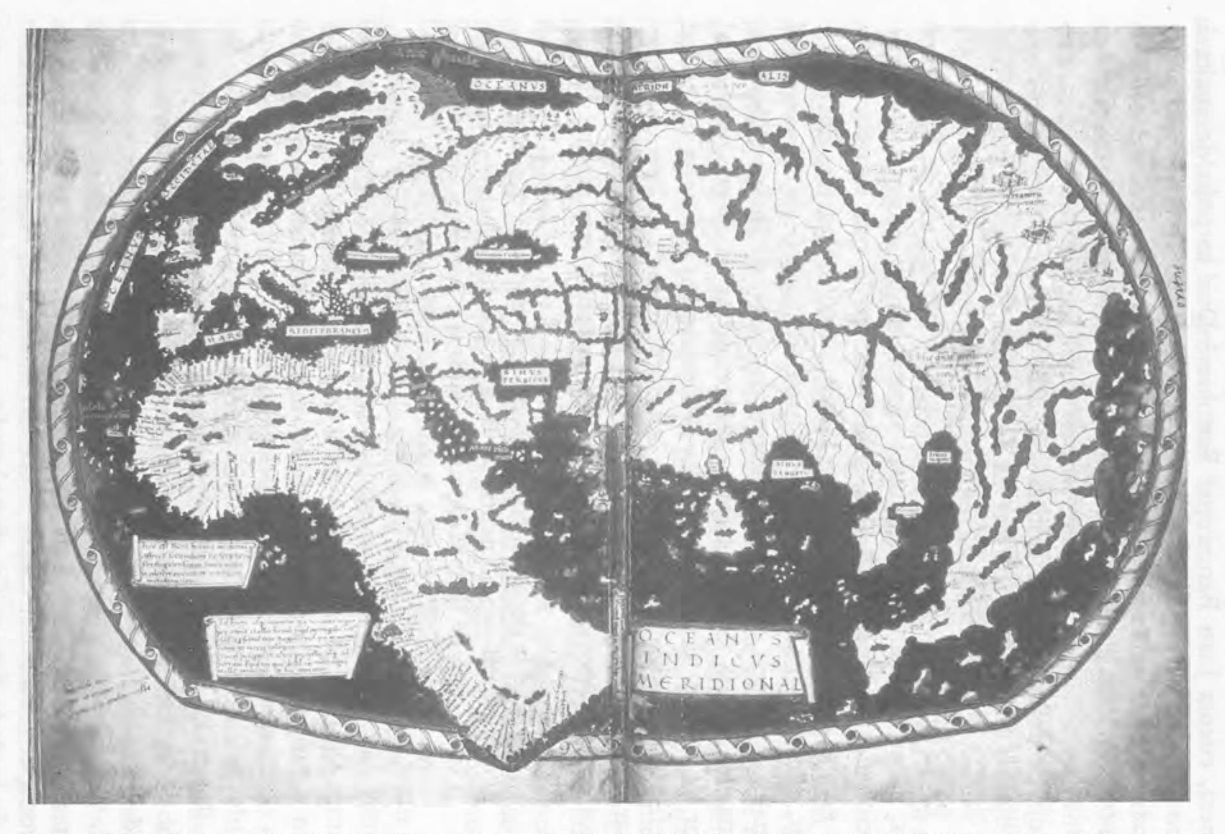
tor de *Esmeraldo de situ orbis* se encontraba bastante enfermo. De esta manera, cuenta Juan Barros que Bartolomé Dias lo trajo de vuelta a Lisboa.

La crónica habla también de otras dos escalas, en el río del Rescate (difícil de localizar con exactitud) y en San Jorge da Mina. En este último, a donde recientemente arribara como capitán Juan Fogaça, ex–almojarife de aduanas de Lisboa, cargaron esclavos y oro, puesto que el objetivo era, como cabe leer en las *Décadas*, «no volver con las manos vacías». En diciembre, se encontraban de regreso en el Tajo.

En lo que respecta a la parte final de la expedición de Bartolomé Dias, Gago Coutinho duda de que algunas de las informaciones proporcionadas por Juan de Barros, sobre todo en lo que se refiere a las tres escalas entre *Angra pequeña* y Lisboa, sean verdaderas. En primer lugar, teniendo en consideración el probable deseo de transmitir al monarca la noticia del descubrimiento del Cabo de Buena Esperanza, y una vez que la flota se hubiera abastecido en la *Angra pequeña*, el autor de El *Arte de Navegar en los Descubrimientos* no ve la necesidad de efectuar otras escalas. Según él, la razón indicada –el no querer regresar con las manos vacías– no resulta consistente, dado el valor de la noticia que llevaban a Lisboa. Por eso, concluye este autor,

> ...al faltar la documentación, resulta lícito dudar de que existieran dichas escalas –como podría ser la de la isla del Príncipe–, fondeando en el golfo de Guinea, donde los vientos y corrientes eran muy bien conocidos. Todo lo más, se habrían dirigido a un puerto para abastecerse de agua dulce y probablemente habrían tomado alguna carga para Portugal. A partir de aquí habrían practicado el acostumbrado rodeo en arco por el mar de los Sargazos, maniobra bien simple de realizar incluso para navegantes menos experimentados que Dias o Alenquer, pioneros del Mar del Sur.

Resulta difícil argumentar contra esta posición. Gago Coutinho duda de las fuentes de los cronistas, basándose en los frecuentes errores de Juan de Barros, aduciendo la inutilidad del itinerario indicado en la crónica, que se contrapone al que él propone, que se asienta en lo que considera la lógica de navegación atlántica. Por el contrario, la mayoría de los autores acepta la versión tradicional, según las narraciones de Juan de Barros. En efecto, podrían haber existido otras circuns-



21. Carta de Henricus Martellus (c. 1489), una de cuyas leyendas alude al viaje de Bartolomé Dias: «huc usque ad ilhe de fonti pervenit ultima navigatio portucalensium anno Domini 1489». Fotografía de la «Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses».

tancias –desconocidas para nosotros– que explicarían la decisión de Bartolomé Dias, y harían que el itinerario resultase comprensible, tal como fue llevado a cabo (haciendo escala en Príncipe y Mina). Asimismo, utilizando palabras del propio Gago Coutinho, en todo caso, «esto no es de importancia capital al lado del resultado final alcanzado por la expedición de Bartolomé Dias».

2. El protagonista

¿Quién era Bartolomé Dias, el capitán de la pequeña flota que, por vez primera, alcanza el extremo meridional de África, abriendo el camino para el futuro viaje de Vasco da Gama?

Juan de Barros no puede ser más lacónico. Refiriéndose al viaje, declara que su capitanía fue dada por el rey Juan II a «Bartolomé Dias, caballero de su casa, que era uno de los descubridores de esta costa». ¿Acaso sería un elemento de la baja nobleza y simultáneamente marinero? Jaime Cortesão lo considera un «hombre de clase media, funcionario real (...), no un hidalgo, sino un sencillo escudero».

Desde hace mucho tiempo, los estudiosos del tema han procurado afanosamente encontrar en la documentación disponible referencias que les permitiesen identificar al personaje más allá de las concisas informaciones consignadas en las *Décadas* de Barros. El problema, como tendré oportunidad de demostrar, reside fundamentalmente en el hecho de que las referencias documentales permiten avanzar muy poco. Asimismo, siempre subsiste el problema de la identificación de los personajes consignados allí con el descubridor del Cabo de Buena Esperanza.

La referencia más antigua que se conoce, se limita a citar a un tal Bartolomé Dias. Se trata del *Livro dos recebimentos* de la Cámara de Lisboa, de 1470. A partir de ahí, es posible que en la segunda mitad de la década de los años setenta Bartolomé Dias hubiese navegado como capitán de un barco en el Mediterráneo. El 3 de enero de 1475, un capitán de nave con este nombre recibe un salvoconducto de manos de la Comuna de Génova. Se desconoce la secuencia temporal en que se inscribe dicho documento, puesto que el personaje sólo vuelve a aparecer tres años después, en 1478. En dicho año, una nave, *Charachone*, arriba a Porto Pisano con un cargamento de azúcar, que corre

por cuenta de una compañía florentina, los Cambini. Y, probablemente en otra travesía, realizada con el mismo barco, desembarcaron en el mismo puerto sardinas, enviadas desde Lisboa por el mercader-banquero Bartolomé Marchionni. ¿Acaso éste es el mismo Bartolomé Dias que el día 25 de junio de ese mismo año recibe la concesión, dada por el futuro Juan II de «todo el quinto que el rey, mi Señor [Alfonso V] y a nos pertenece de las presas que él ya tomó y esto por los doce mil reales que le debíamos por otros tantos que entregó por un esclavo nuestro que halló cautivo en Génova?»

Por tanto, tenemos a un capitán portugués navegando hacia Italia entre 1475 y 1478, en primer lugar hacia Génova y más tarde en dirección a Porto Pisano, es decir, con productos destinados a Florencia. Asimismo, actúa por cuenta de mercaderes italianos, por lo menos en el viaje de 1478. Paralelamente, navegará como corsario (al regreso de Italia), pues sólo así tiene sentido que la monarquía portuguesa le conceda el quinto real que le pertenece «por las presas que él ya tomó». Se trataría de una actividad mixta, comercial y corsaria, acerca de la cual conocemos ejemplos anteriores que se dan precisamente en el Mediterráneo Occidental.

Años después, surge nuevamente la documentación en nombre de Bartolomé Dias, en esta ocasión como patrón de la nave real *San Cristóbal*. En este contexto, destaca especialmente la pensión anual de 6.000 reales blancos que le son concedidos el 10 de octubre de 1486, según dice Juan II, «por el servicio que de él (Bartolomé Dias) esperamos recibir». Tradicionalmente se considera que éste fue el navegante que dobló el Cabo de Buena Esperanza. Siendo así, el monarca estaría refiriéndose a la expedición que se preparaba ya a finales de 1486. Años más tarde, el 27 de febrero de 1498, Manuel I entrega un recibo de pago a Bartolomé Dias, «patrón que fue de la nave *San Cristóbal*», por el dinero que se indica y que él recibió y gastó en el período comprendido entre 1490 y 1495. No obstante, si estos documentos pueden eventualmente ser considerados como referidos al descubridor, no cabe decir lo mismo de Bartolomé Dias, patrón y capitán de la nave *Figa*, embarcación de tamaño considerable con una tripulación de cerca de un centenar de hombres, que en noviembre de 1487 se prepara para realizar una misión corsaria contra los vizcaínos. Paralelamente había otra flota que navegaba por los mares del sur, camino del Cabo de Buena Esperanza. Como cabe ver, este último documento demuestra,

sin lugar a dudas, que en aquellos años existen en Portugal al menos dos capitanes de barco con el nombre de Bartolomé Dias, lo cual, en consecuencia, elimina toda posible seguridad sobre las identificaciones propuestas por otros documentos que, debido a su fecha, pueden ser identificados eventualmente con el descubridor. Así ocurre, por citar un ejemplo sin trascendencia, con Bartolomé Dias, patrón de barco que, en enero de 1488, recibe de Isabel Vaz, viuda del maestre armador de navíos Juan Eanes, varios bienes, muebles e inmuebles, que ella dona a Dias, donación que es confirmada por el monarca el 30 de septiembre de ese mismo año. Ya en 1487, Bartolomé Dias manifiesta sus deseos de comprar una casa en Lisboa a esta misma Isabel Vaz. Este caso mereció la atención por parte de Juan II, que el 19 de noviembre envió una memoria real a la Cámara Municipal para que fuese denegada la venta a cualquier otro individuo que no fuera Bartolomé Dias, que, por lo visto, estaba dispuesto a pagar mejor que el otro pretendiente, cuyo nombre desconocemos. ¿Cuál de los dos capitanes es el citado en esta cuestión acerca de los bienes de la viuda Isabel Vaz? Resulta imposible dar una respuesta.

En julio de 1497, parte de Lisboa la flota que, bajo el mando de Vasco da Gama, se dirige a la India. Pero de Alenquer participa en la expedición, cumpliendo funciones importantes. Se trata de uno de los pilotos que, en 1487-1488 acompañó a Bartolomé Dias. Según informa el autor de diario de viaje de Vasco da Gama, éste, al mando de un navío, tan sólo los acompañó hasta el golfo de Guinea:

> Al domingo siguiente, a la hora del amanecer, avistamos la isla de la Sal y una hora después vimos tres navíos y nos dirigimos a su encuentro. Allí hallamos la nave que transportaba los alimentos y a Nicolás Coelho y Bartolomé Dias, que nos acompañaba hasta Mina.

Esta simple referencia supone varios problemas: primero, ¿por qué razón Bartolomé Dias no está integrado en la flota de Vasco da Gama, en donde su experiencia podía resultar de mayor utilidad, y está sustituido por el piloto Pedro de Alenquer y su hermano? y segundo, ¿por qué razón se dirigía a Mina?

Es cierto que en los últimos años del siglo xv, Bartolomé Dias aparece muy ligado al golfo de Guinea. En este caso, pienso que las referencias documentales se refieren al descubridor del cabo, ya que se-

ría demasiada coincidencia encontrar en los mares ecuatoriales dos navegantes con el mismo nombre. De esta manera, habrá participado en la expedición que, a finales de 1481, salió de Lisboa con la misión de fundar el fuerte de San Jorge da Mina. Más tarde, el 25 de febrero de 1497, es citado como escudero y almojarife del almacén de Guinea y, aproximadamente hacia finales de 1498, habría estado en Santo Tomé. En efecto, en el testamento de Alvaro de Caminha, capitán de esta isla, elaborado con fecha del 24 de abril de 1499, se hace una referencia al paso de Bartolomé Dias camino de Lisboa. Posteriormente, el 30 de julio, una carta de Pedro Alvares de Caminha, primo y sucesor del anterior en la capitanía, se dice que Dias estuvo allí, habiendo partido aproximadamente tres meses antes del momento en que el anterior capitán enfermó, lo que ocurrió hacia principios de abril; luego la partida de Bartolomé Dias se habría producido entre finales de 1498 y principios de 1499. Pocos meses después, arriba también a Lisboa la flota victoriosa de Vasco da Gama.

Finalmente, sabemos que estuvo ligado a la preparación de la expedición que, bajo el mando de Pedro Alvares Cabral, partió del Tajo en marzo de 1500 camino de la India. En las instrucciones complementarias del regimiento de este viaje se dice que hay un «capítulo para Bartolomé Dias». Este será su último viaje. Entre los trece navíos que constituyen la flota, se encuentra una carabela bajo el mando de Bartolomé Dias. Según refiere Pero Vaz de Caminha en su carta, el navegante habría tenido un papel de cierta relevancia en los días en que la armada ancló en las costas brasileñas. No obstante, algunos días después, a finales de mayo, su carabela se hundirá en una tempestad cuando la flota se aproximaba al Cabo de Buena Esperanza. Su hermano, Diego Dias, otro veterano del Cabo, tendrá más suerte. Habiendo perdido el contacto con la flota, navegará sin escalas hasta la costa de Somalia.

Años más tarde, en *Os Lusíadas*, Camões recordará brevemente el triste final del navegante, precisamente en los mares que él fuera el primero en descubrir y a la vista del Cabo que él encontrara por vez primera. Colocando en boca del gigante Adamastor terribles amenazas dirigidas a la flota de Gama, anunciará el Coloso:

> Y en la primera armada que camino
> Haga por estas olas insofridas
> Haré de improviso tal castigo
> Que sea mayor el daño que el peligro.

Y más tarde, hace alusión directa a Bartolomé Dias:

> Aquí espero tomar, si no me engaño,
> de quien me descubrió suma venganza.

Por consiguiente, vemos que no es posible dar por sentadas demasiadas cosas con respecto a la biografía del navegante. La escasez de información, la ambigüedad de las referencias de algunos de los documentos y la circunstancia de que, contemporáneamente, hayan coexistido, por lo menos, dos capitanes de barcos con el mismo nombre, hace imposible reconstruir con absoluta fiabilidad la vida de Bartolomé Dias. Incluso, resultaría muy interesante poder compararla con el/los homónimo(s), de los que también existen referencias documentales posteriores a la muerte del descubridor. De esta manera, hay un Bartolomé Dias a quien se le otorga el título de escudero en 1507, y existe otro (¿o acaso se trata del mismo?) que ejerce las funciones de piloto en la embarcación *Santa Catalina*, citado en una carta real fechada en 1515.

En estas circunstancias sólo resta decantarse por una solución claramente insatisfactoria, a la que forzosamente hay que recurrir con el propósito de situar el personaje en el marco de la expansión marítima de Portugal de aquella época. Aprovechando los escasos elementos disponibles con alguna verosimilitud, y reuniendo estos datos con la sombra de muchos otros, quizás se logre, no una biografía, sino lo que cabría llamar –con alguna generosidad– los rasgos de un perfil. Se trata de algo semejante a un «retrato robot» proyectado hacia finales del siglo XV.

Bartolomé Dias pertenecería, al igual que muchos capitanes de barco de su época, a la baja nobleza. Juan de Barros nos refiere que se trataba de un caballero. El intento de considerarlo un descendiente de los navegantes enriqueños que tenían el mismo apellido –como algún autor ha intentado llevar a cabo– no tiene fundamento alguno. Por el contrario, lo normal es que haya iniciado sus actividades de marinero en el Mediterráneo, donde llegaría a convertirse, simultáneamente, en capitán de barco de transporte comercial y capitán corsario. Habrá navegado por aguas en donde, veinte años antes, transitaran Juan Pires y un barco de Lope de Almeida. Tan solo unos años antes, esos caminos habrían sido transitados por un pariente de gentes muy ligadas a la ex-

pansión portuguesa en el Atlántico: se trata de Diego Velho. Lo que posiblemente había pasado con Bartolomé Dias recuerda bastante el caso de la carabela del infante Don Fernando, hermano de Alfonso V. Bajo las órdenes de un tal Fernán Gonçalves, comenzó en 1459 a navegar por la costa oriental de la Península Ibérica, terminando por capturar un barco en las cercanías de Porto Pisano.

Asimismo, este paso por el Mediterráneo occidental, muy probablemente aún joven, de gente que después iba a alcanzar notoriedad en el Atlántico, corresponde a un modelo de «carrera», que no resultaba nada extraña en el Portugal de aquel entonces. Algunos años antes, por ejemplo, una figura tan relevante como fue Diego de Azambuja, poseía un currículum semejante. No resultaría nada extraño (aunque no disponga de fundamentos documentales para realizar esta afirmación) que Bartolomé Dias perteneciese a una generación muy próxima a la de Duarte Pacheco Pereira. Es decir, que formase parte del grupo de navegantes portugueses que, habiendo nacido a mediados del siglo XV, ejercieron funciones relevantes en los últimos años del siglo y a principios del siglo XVI. En el fondo, podría denominársela la «generación de Juan II», con una cierta dosis de exageración retórica. Debía ser un poco más viejo que Duarte Pacheco Pereira cuando éste, contando poco más de veinte años (nacido alrededor de 1460), exploraba por mandato real la red fluvial de Guinea, habiendo regresado a Lisboa en la carabela de Bartolomé Dias, como ya se dijo anteriormente. En efecto, el descubridor del Cabo habrá tenido bajo su mando en aquellos años a la nave *San Cristobal* (al menos entre 1486 y 1495). De esta manera, toda vez que existe un hiato en la documentación de esos años, inmediatamente anteriores, y puesto que Juan de Barros declara que fue uno «de los descubridores de esta costa» (africana), dando a entender que este título no se refiere a la expedición de 1487-1488, sino como elemento del curriculum del navegante, que resulta determinante para su designación por Juan II, no resultaría nada extraño que en esa primera mitad de los años de la década de los 80, Bartolomé Dias hubiese realizado alguna expedición exploratoria en el Atlántico ecuatorial. Por el contrario, resulta prácticamente inverosímil aceptar la hipótesis de que el rey de Portugal hubiese entregado la responsabilidad de la flota encargada de buscar el paso al Índico a alguien sin experiencia en la navegación oceánica. Estas expediciones exploratorias eventuales serían, en el fondo, exploraciones complementarias en

mares ya recorridos, con el propósito de conocer mejor las características marítimas de la región, así como la costa y sus poblaciones. Como tales, no se trataría de expediciones destinadas a figurar en las crónicas. Podría muy bien tratarse de expediciones semejantes a la que fue encomendada al joven Duarte Pacheco Pereira y en la que él, probablemente por inexperiencia, resultó tan mal parado. Si no fuese por la circunstancia de que, enfermo y sin barco, fue transportado a Lisboa por Bartolomé Dias, no habría quedado testimonio alguno de este desventurado episodio de la vida del autor del *Esmeraldo*.

La expedición que lo lleva hasta el Cabo de Buena Esperanza, que se realiza entre agosto de 1487 y finales del año siguiente, tiene escasa significación política (veremos más adelante, en qué circunstancias esta limitación resulta muy acentuada). No obstante, constituye un momento de la mayor importancia de lo que cabe llamar el conocimiento técnico de la navegación en el Atlántico Sur, cuestión fundamental para el desarrollo de las futuras expediciones. En estas circunstancias, no es de extrañar que Bartolomé Dias haya sido promovido al puesto de almojarife del almacén de Guinea, que ocupa entre 1494 y mediados de 1497. Es obvio que Juan II y, más tarde, el rey Manuel, pretenden utilizar los servicios de Dias en el ámbito de lo que cabría llamar la exploración de la región de Guinea. Por ello, acompaña a Vasco da Gama en el primer tramo de su viaje; y todo lleva a pensar que Bartolomé Dias pasa el segundo semestre de 1497 y todo el año de 1498 en el Atlántico ecuatorial, posiblemente entre Mina y Guinea. Regresando a Lisboa, partiría pocos meses después en la armada de Cabral y, como sabemos, no regresará jamás. Sin embargo, resulta difícil pensar en los últimos años de la vida de Bartolomé Dias sin considerarlos en función de los dos grandes puntos de referencia de la expansión portuguesa: Gama y Cabral. ¿Qué papel ejercía el navegante en este contexto? Resulta imposible saberlo. Pero es interesante apuntar que él siempre tuvo carabelas bajo su mando, en 1487-1488, en 1497 y en 1500, y siempre lo vemos ligado a una actividad marítima claramente exploratoria. Cuando surgió la necesidad de (puesto que se entraba en contacto con otras sociedades organizadas y debido a que las distancias eran mucho mayores) sustituir la carabela por la nao, y el escudero navegante por el noble profesional en la política y en la guerra, Bartolomé Dias pasa a un segundo plano. Sin embargo, resulta interesante recordar que, por orden del rey Manuel, el navegante supervisó la

construcción de los barcos de la armada de Vasco da Gama «según lo que él sabía que convenía para soportar la furia de los mares de aquel gran Cabo de Buena Esperanza» (Juan de Barros). Con un currículum demasiado relevante para ejercer sus funciones técnicas secundarias, como ocurrió con el piloto Pero de Alenquer, su nombre aparece integrado en lo que hoy llamaríamos el «staff» técnico. Él, que abrió las puertas del Índico, siempre se movió en el ámbito del Atlántico. Años después, uno de sus nietos –Paulo Dias de Novais– también alcanzará notoriedad en estos mares. Da la sensación de que Bartolomé Dias no hizo otra cosa que concretar y otorgar un estatuto de realidad al proyecto de Diego Cão. En cierto sentido, fue él quien materializó los últimos pasos del sendero que recorren los portugueses camino del Atlántico Sur, que se había iniciado en los últimos setenta y cinco años. En cierta medida, Bartolomé Dias es el último de los navegantes enriqueños.

Llegados a este punto, el navegante y descubridor del Cabo forma parte de la historia de este océano, que él mismo ayudó a construir. Resulta importante considerar dicho horizonte en su doble dimensión política y marítima, para que pueda comprenderse más acertadamente aquello que representó, en su tiempo, la figura de Bartolomé Dias. Este será mi cometido en el transcurso de las próximas páginas.

3. Significado de la expedición: Bartolomé Dias en su propio tiempo

En este contexto, el descubrimiento del Cabo de Buena Esperanza no constituye un acontecimiento aislado en el devenir de la expansión marítima portuguesa. En cierta medida, a los ojos del especialista contemporáneo, se presenta como el eje que atraviesa toda la problemática de la exploración atlántica en el último cuarto del siglo xv. Por esa misma razón, las acciones de Bartolomé Dias adquieren una dimensión relevante. Como se comentaba anteriormente, dichas acciones forman parte del océano Atlántico. ¿Cómo? ¿De qué manera?

Para responder de forma adecuada, me veo obligado a retroceder hasta finales de 1460. Poco antes (el 13 de noviembre) había fallecido el infante don Enrique, el gran constructor de la expansión hasta el momento. En aquel momento, los dirigentes lusitanos tenían que to-

mar algunas decisiones que implicaban bastante responsabilidad. Aparentemente, la dinámica de la expansión portuguesa se ralentiza. No considero que esto fuera únicamente el resultado de la influencia del nuevo responsable de la política lusa, el infante don Fernando, hermano del rey Alfonso V. En cierta medida, hacía ya aproximadamente una década que la actividad descubridora había menguado considerablemente. Como escribía Zurara, al finalizar el capítulo 96 de su *Crónica de Guinea*, genuino informe «periodístico» sobre la primera fase de la expansión portuguesa, el relato culmina en el año de 1448, puesto que «en adelante, se tratarían los hechos centrándose más en los acuerdos comerciales, que por la fortaleza en el trabajo de las armas». Resulta obvio que no sólo se trata de las razones indicadas por el cronista, ya que existen otras preocupaciones, como la ocupación y la exploración de las tierras descubiertas, existen exigencias derivadas del contexto diplomático internacional en que se inscribe Portugal y existen condicionamientos de la política interna que no cabe olvidar. Por ello, durante los últimos años del mandato del infante don Enrique, así como durante el período en que reinó su sobrino, el infante don Fernando († 1470), se acentúa el aparente desinterés por la continuación de los descubrimientos.

Sin entrar en el problema de la determinación de los límites de los descubrimientos enriqueños, cabe decir que en 1460 estos límites se situarían en las inmediaciones de Sierra Leona. Por otro lado, en el transcurso de la década de los años sesenta, todo el esfuerzo portugués se orienta hacia otras áreas, ya sea la Península Ibérica o bien, Marruecos. Quizás porque tuvo conciencia de que la monarquía portuguesa tendría dificultades en complementar las actividades marítimas en Guinea, puesto que estaba polarizada por otro tipo de preocupaciones y urgencias, Alfonso V decidió encargar este esfuerzo a un particular. Así, a finales de 1469, se arrienda al mercader de Lisboa, Fernán Gomes la exclusividad del comercio en la costa africana por un período de cinco años, mediante el pago de una renta anual de 200.000 reales y con la siguiente condición: «que en cada uno de estos cinco años estaba obligado a descubrir, siguiendo la costa, cien leguas, de manera que, al final de su período de arrendamiento, dejase quinientas leguas descubiertas».

Comerciante interesado desde hacía mucho tiempo en el comercio de Guinea, Fernán Gomes cumple lo estipulado. En junio de 1473

se le renueva el arrendamiento por un período de otro año más. De esta manera, bajo sus auspicios, se explora la costa africana desde el río de Soeiro (1470) hasta el cabo de Santa Catarina (1475).

No obstante, a mediados de 1474 todo se modifica rápidamente. Como marco de fondo, se asiste al agravamiento del contencioso luso-castellano. No es sólo el espinoso problema de la sucesión de la monarquía vecina (que, en breve, conduciría al enfrentamiento militar y a la derrota de Toro), sino también la vieja rivalidad con Andalucía que alimenta el conflicto en Guinea. De esta manera, a mediados de este año, Alfonso V, al tiempo que renueva la prohibición de cualquier actividad en los mares de Guinea a todo aquél que no esté autorizado por la monarquía, entrega la responsabilidad de la exploración marítima al príncipe heredero, el futuro Juan II, que entonces contaba diecinueve años.

No resulta indispensable referir detenidamente la evolución de los acontecimientos. En el transcurso de varios años, portugueses y castellanos habrían de enfrentarse en los mares, hasta que, una vez resuelta la sucesión castellana por la fuerza de las armas, la oposición marítima también pasa a ser objeto de negociación. Esta condujo a la Paz de las Alcáçovas. Este es el punto de origen del fundamento jurídico de toda la actuación posterior de la monarquía portuguesa. Un mes después de que el acuerdo fue ratificado en Toledo, el día 6 de abril, el futuro Juan II es autorizado por su padre a lanzar al mar a la tripulación de todo aquel barco encontrado en Guinea fuera de los límites estipulados en el acuerdo luso-castellano. En mayo de 1481 se renueva al príncipe heredero la donación en 1474 de aquellas tierras descubiertas y por descubrir en Guinea. Poco tiempo después, la bula papal del 21 de junio de 1481 *(Aeterni Regis clementia)* confirma los límites acordados en el Tratado de Alcáçovas/Toledo. Más tarde, en agosto de 1481, Juan II sube al poder. Puede decirse que dispone del marco jurídico necesario para reivindicar en favor de la soberanía portuguesa todo el Atlántico Sur, cuando ese mar fuera navegado.

Recordemos brevemente los pasos de la construcción del Atlántico meridional. El primer paso se efectúa mediante la construcción del fuerte de San Jorge da Mina, a comienzos de 1482. Como escribía Damião Peres, «la edificación de esta factoría-fortaleza representaba a un tiempo los propósitos reales de crear una base útil y cómoda para el

reabastecimiento de las flotas a la que se habría de confiar la tarea de hacer progresar los descubrimientos».

Más tarde, se confía a un experimentado capitán de los mares de Guinea —había dado muestras de su capacidad en tiempos de conflictos con Castilla— la misión de explorar los mares en dirección al sur: su nombre es Diego Cão. Sale de Lisboa, por vez primera, en la primavera de 1482, pasa por Mina y arriba al Zaire (podría haber llegado hasta Cabo de Lobo). Hacia finales del mismo año o a comienzos del siguiente, regresa a Lisboa. En una segunda travesía, que habría de comenzar en la primavera de 1483, Diego Cão repite el itinerario anterior y atraviesa la desembocadura del Zaire (en donde sustituye por un padrón de piedra la cruz de madera que había dejado allí en el primer viaje) y Cabo del Lobo. Continúan navegando hasta la ensenada de Juan de Lisboa y, posteriormente, regresa vía Zaire. En la primavera de 1484, estará de vuelta en Lisboa. Finalmente, en su tercer viaje, iniciado en el otoño de 1485, navega a lo largo de la costa africana hasta llegar muy cerca del Trópico de Capricornio, poniendo proa a Lisboa, donde habría llegado hacia finales de 1486 o principios de 1487. El objetivo resulta claro: se procura afanosamente encontrar el paso del sudeste, que, desde el Atlántico, lleve hasta el Índico. Como exclamaba en 1485 en Roma el embajador portugués, Vasco Fernandes de Lucena, ciertamente impresionado por los buenos augurios que suponían las primeras expediciones de Diego Cão,

> aumenta la esperanza bien fundada de explorar el golfo Arábigo, en donde reinos y pueblos que habitan Asia, mal conocidos por nosotros a través de noticias muy inciertas, practican escrupulosamente la fe santísima del Salvador, de los cuales, dando crédito a experimentados geógrafos, la navegación portuguesa tan sólo se encuentran a unos días de viaje. Efectivamente, descubierta ya una enorme parte de la costa africana, los nuestros llegaron el pasado año hasta muy cerca del Promontorio Prasso, donde comienza el golfo Arábigo...

Como se sabe, se trata de una esperanza infundada. Error de información del navegante, reflejo del peso de la tradición de la geografía heredada o manipulación informativa inspirada por el rey de Portugal, de hecho, Diego Cão no llegó a alcanzar el extremo meridional de África.

Este logro estaba reservado para Bartolomé Dias. Para ello, iba a ser preciso una intuición, hasta cierto punto, de carácter genial. Será necesario vencer los vientos adversos que, soplando del sur, impiden la progresión a partir de la costa angoleña. Enfrentado a las dificultades, Bartolomé Dias tomó una decisión totalmente contraria a la evidencia empírica: se aparta de la costa, penetra en el interior del océano, rumbo a Occidente (cuando él quería llegar a Oriente) y, al cabo de dos semanas, consigue entrar en el Índico. ¿Por qué hace esto? Ya hemos dado la respuesta (citada de Gago Coutinho), por lo cual me limitaré a expresar su significado: al admitir un paralelismo con el régimen de los vientos en la costa atlántica de la Península, Bartolomé Dias admite implícitamente que, en materia de régimen de los vientos, el Atlántico sur funcione como el Atlántico Norte, pero en sentido contrario. Esto quiere decir que el navegante actuó ante los elementos y los condicionamientos de la naturaleza en términos no de reacción inmediata, sino en términos de una decisión de carácter intelectual. Esto significa que Bartolomé Dias concibió el espacio atlántico como un espacio dotado de un funcionamiento de tipo mecánico, lógico, previsible, rompiendo totalmente con el reino de lo incierto y lo nebuloso, propios de la visión oceánica tradicional.

Cabe comprobar, de esta manera, que la expedición de Bartolomé Dias se presenta como la coronación de toda una sucesión de acontecimientos. Su ritmo no podía ser más intenso. Desde septiembre de 1479 (fecha de la Paz de Alcáçovas) hasta el viaje de 1487-1488, se da una continuidad perfectamente explicable. Existe un objetivo: el paso hacia el sudeste, el acceso a la India. Por ello, el Atlántico construido por Bartolomé Dias es fundamentalmente una ruta, un surco marítimo que desde Lisboa conduce hasta el Índico.

En este sentido, no es por azar que Bartolomé Dias es conocido por el descubrimiento del Cabo de las Tormentas o de Buena Esperanza. En la visión del hombre medieval, el «cabo» —reedición de la vieja imagen del «estrecho»— representa el acceso a un nuevo espacio marítimo, el vencer las dificultades y la entrada en un nuevo mundo. Por esta razón, resulta interesante recordar de qué manera esta visión está aún presente en el texto de Juan de Barros, escrito en el siglo XVI. Argumentando a favor de la necesidad de regresar, sus marineros «saben» que han pasado un gran cabo (porque «la tierra se desplazaba casi totalmente hacia el este, en donde parecía que atrás quedaba un gran



22. Probables rutas del viaje de Vasco de Gama, entre Cabo Verde y el Cabo de Buena Esperanza, según una carta diseñada por Gago Coutinho. Las flechas indican la dirección del viento. Aparecen diseñadas cuatro rutas posibles: según las indicaciones de *pilot charts,* Kopke, Davenstein y del propio Gago Coutinho. Reproducido de Damião Peres, *História dos Descobrimentos Portugueses,* Portucalense Editora, Oporto, 1943.

cabo»). Y, una vez descubierto el cabo, el cronista afirma sin cortapisas que en él se descubría «otro nuevo mundo de tierras». Por ello, como es bien sabido, fue llamado Cabo de Buena Esperanza, porque «prometía el descubrimiento de la India, tan esperado y por tantos años buscado». La India y el Índico, tantas veces citados, representan el carácter múltiple de las facetas del motor ideológico que anima a Bartolomé Dias y a toda su generación. Es la «esperanza bien fundada de explorar el golfo Arábigo», decía Vasco Fernández de Lucena. Es la búsqueda de un mundo que, a los ojos de la imaginación occidental, tiene un marcado carácter onírico. El Índico de aquel entonces constituye el horizonte maravilloso de la riqueza material, la puerta de acceso al mundo fantástico opuesto al mundo europeo conocido y el contacto con nuevas cristiandades. Es la bandera ideológica que está presente en la búsqueda del Preste Juan. Por ello, el capítulo de la crónica de Juan de Barros dedicado a narrar la expedición de Bartolomé Dias, comienza precisamente describiendo las noticias que Juan II tenía acerca de la existencia de un soberano en Benin, rápidamente identificado con el legendario soberano cristiano. Por ello, finalmente, en mayo de 1487, parten de Santarém Alfonso de Paiva y Pero da Covilhã, con la misión de indagar, recorriendo la vía tradicional del Oriente Próximo, todo cuanto pudiese averiguarse acerca de la India y del Preste Juan.

Por tanto, el Atlántico Sur comienza siendo una ruta. Diego Cão la recorrió inicialmente, alcanzando un éxito parcial. Aprovechando la experiencia, Bartolomé Dias alcanza el objetivo. Verificada, mejorada en sus condiciones técnicas y en su itinerario, la ruta definitiva tardaría una década en ser construida. Una ruta marítima nunca es el resultado del azar o de la aventura, sino siempre la conclusión de una decisión consciente y voluntaria. Es aquí donde la figura del navegante adquiere toda su importancia, debido a lo que documentalmente se sabe acerca del papel que desempeñó en la expedición al Cabo en 1487-1488 y por el que desarrollará en los años siguientes en la consolidación de la ruta marítima descubierta por él. Esto es así fundamentalmente por tres clases de razones.

En primer lugar, el descubrimiento del Cabo de Buena Esperanza representa el descubrimiento de la comunicación directa entre los dos océanos. Es el final de toda una visión geográfica, de origen ptolemaico, que consideraba al Índico un mar interior.

En segundo lugar, las dificultades encontradas en la progresión hacia el sur, siguiendo la costa africana, a pesar de que los exploradores hicieran sus travesías en carabelas, indicó la dificultad que tendría realizar la misma ruta con navíos de mayor envergadura y con velas cuadrangulares como las que poseían las naos. De aquí se deriva un problema de carácter técnico, cuya solución acabó por ser confirmada en el viaje de Bartolomé Dias. Es decir, quedó demostrado lo importante que era encontrar otra ruta, más al sudeste, cuya factibilidad habría quedado de manifiesto gracias al rodeo realizado por la flota de Bartolomé Dias después de seguir la *Angra de las Vueltas*. Probablemente, podría aprovecharse el viento que sopla en la llamada *Vuelta de Mina*. Es lo que Gago Coutinho expone con las siguientes palabras:

> Se trataba, de esta manera, de intentar una vuelta en arco, a lo largo de África, para rodear aquella región de vientos contrarios que Dias encontrara al oeste del cabo y que se temía dominaban en el Atlántico sur hasta el ecuador. Sería una vuelta —que luego pasó a denominarse «del Brasil»— análoga a aquella que los navíos que retornaban de Guinea trazaban en el Atlántico norte, también en arco, a lo largo de la costa africana.

En tercer lugar y como consecuencia de lo indicado anteriormente, con Bartolomé Dias se inicia un largo período en que se llevan a cabo toda una serie de viajes de reconocimiento y de exploración marítima en el Atlántico suroccidental, con el propósito de determinar la ruta que, en dirección al sudoeste, condujese en las mejores condiciones al Cabo de Buena Esperanza. Todo indica que la llegada a la costa brasileña se produjo en el transcurso de estos viajes exploratorios. Con respecto a esto último, comparando, por un lado, informaciones dispares conocidas sobre estos viajes de exploración, con la presencia de Bartolomé Dias en los mares ecuatoriales entre 1497 y 1499 por otro, algunos autores permiten seriamente la posibilidad de que Dias hubiese jugado un papel importante en esa exploración marítima en el Atlántico suroccidental. Si esto se correspondiese con la verdad —lo que en modo alguno resulta inverosímil, sino todo lo contrario—, entonces queda perfectamente explicado por qué razón Bartolomé Dias no está presente en la expedición de Vasco da Gama (salvo el recorrido inicial) y por qué razón participará en la armada de Pedro Alvares Ca-

bral. De esta manera, en relación con esta hipótesis –tan sugerente como difícil de demostrar–, cabe decir lo siguiente: si existe una certidumbre, no faltan las suposiciones. Veamos en qué consiste esta certidumbre. El trazado de la ruta adecuada que, de Lisboa conduce al Cabo, está determinada en 1498, habiéndose empleado una docena de años en cotejarla. Con razón, Gago Coutinho afirma que «esa vuelta larga, pasando por barlovento –por el este– de la costa brasileña, fue transitada en 1497 por Vasco da Gama, navegante que, al no llevar carabelas, como ocurrió con Bartolomé Dias, sino naos, iba en viaje definitivo». Junto a esta afirmación, la gran duda está relacionada, por ejemplo, con Duarte Pacheco Pereira, que, en el capítulo 2 del libro primero del *Esmeraldo de Situ Orbis*, declara haber sido encargado por don Manuel en 1498, de «descubrir la parte occidental, yendo más allá de la grandeza del mar océano, donde es hallada y navegada una tierra firme muy grande, con muchas y grandes islas junto a ella». ¿Acaso cabe considerar que Bartolomé Dias haya realizado en aquellos mismos años una exploración semejante, como considera extremadamente probable Jaime Cortesão? Ante la imposibilidad de dar una respuesta categórica, me permito citar una expresión de este mismo autor, elaborada precisamente con respecto a este problema:

> Nunca debemos perder de vista que la historia no se demuestra como un teorema de geometría y que siempre contiene (...) un residuo de conjetura. Pero no por ello –y menos como simiente de futuras investigaciones– debemos ceñirnos tan sólo a lo que los documentos declaran a todas luces. Existe una parte crepuscular de la historia que no debemos dejar de lado, pues excita la sede del conocimiento y le proporciona el encanto de las bellas estatuas mutiladas.

Finalmente, y para comprender correctamente el significado de esta actividad exploratoria de Bartolomé Dias en el Atlántico ecuatorial, resulta importante tener presente la realidad de la situación en el período inmediatamente anterior a su regreso a Lisboa a finales de 1488. Por ejemplo, hay que recordar que, poco tiempo antes, aún se mantiene abierto todo un abanico de posibilidades. En el fondo, el Atlántico moderno, cuyos fundamentos se proyectan en aquel entonces gracias a las expediciones marítimas de los pueblos ibéricos, es aún un espacio muy joven. En efecto, Juan II parece mostrar un talante

abierto hacia toda una gran variedad de hipótesis, posiblemente porque ya había experimentado las consecuencias del carácter equívoco de las primeras informaciones del Diego Cão: si en marzo de 1488 concede a Fernán Dulmo, capitán de la isla Terceira, las tierras que éste descubriese en el Atlántico, dos años después, en marzo de 1488, con Alfonso de Paiva y Pero da Covilhã recorriendo los viejos caminos por tierra y Bartolomé Dias a camino del Cabo, el rey de Portugal aún no ha cerrado la posibilidad de encontrar una ruta horizontal que conduzca a los europeos en dirección a Occidente hasta la India: en efecto, entonces escribe a Cristóbal Colón, el paladín del viaje de la travesía hacia Occidente, proporcionándole un salvoconducto para que vaya a Portugal. Por ello, Bartolomé Dias, cuando regresa e informa al rey lusitano sobre el resultado de su expedición, se sitúa simultáneamente, sin saberlo, en un cambio de la historia del Atlántico. Al mostrar a Juan II que es posible, cierto y seguro llegar a la India por el Cabo de Buena Esperanza, es decir, por la ruta del Atlántico Sur, provoca directamente el desinterés del mismo monarca por la ruta del Atlántico horizontal, que había sido admitida hipotéticamente algunos meses antes. Pero, indirectamente, esta misma noticia tendrá otras consecuencias. Al hacer que el rey de Portugal, a partir de entonces, procure fundamentalmente, reservarse el acceso al Atlántico Sur, Bartolomé Dias, sin percatarse de ello, ofrecerá a Castilla la ruta de Occidente. La expedición de Colón de 1492, al servicio de los Reyes Católicos, es, de esta manera, la consecuencia natural de lo que ocurre en los años 1487 y 1488.

Esto significa, por consiguiente, que la acción de Bartolomé Dias se sitúa en el punto neurálgico de un largo proceso: hunde sus raíces en el Acuerdo de las Alcáçovas-Toledo de 1479-1480, constituye el punto final del ciclo expansionista que se deriva de esos años, pero, simultáneamente, abre la puerta al contencioso luso-castellano que sólo se resolverá con la firma del Tratado de Tordesillas de 1494. Cuando este nuevo acuerdo diplomático sustituye la línea divisoria horizontal por el meridiano situado a 370 leguas al oeste de Cabo Verde, es mucho más que una ruta marítima lo que se pretende reservar. Se trata de un espacio que se está intentando definir. Si en todos estos problemas está presente, de forma directa o indirecta, la figura de Bartolomé Dias, si estos problemas ocupan gran parte del último cuarto del siglo XV en Portugal y si aquí se van disputando algunas de las cuestiones centrales

de la historia de aquel entonces, cabe comprender ahora la verdadera dimensión de este acontecimiento.

Partiendo de la escasez informativa, la historia de Bartolomé Dias demuestra claramente de qué manera la reflexión historiográfica puede, mediante un esfuerzo realizado por varias generaciones, construir un acontecimiento. Desde un acontecimiento escasamente relevante (ni siquiera está referido explícitamente en ese «depósito de la memoria portuguesa» del siglo XVI que son *Os Lusíadas*), perdido en la trama de otros muchos sucesos secundarios, aparece ahora como un momento clave. A los ojos del hombre contemporáneo, emerge como un punto de referencia fundamental de todo un proceso histórico de innegable significado.

Capítulo IX

UN TRATADO EMBLEMÁTICO DE LA CONCEPTUALIZACIÓN DE UNA REALIDAD OCEÁNICA: TORDESILLAS

1. Consideraciones preliminares

Comenzaré por aludir a algunos problemas que pueden servir de introducción al tema que me propongo desarrollar en este capítulo. De esta manera, las primeras palabras estarán dedicadas a la herencia histórica recibida por los portugueses a mediados del siglo XV. Es decir, se trata de recordar el perfil de los problemas, tal como éstos se manifestaron en la transición del siglo XIV hacia el siglo XV, así como en la primera mitad de esta última centuria. En los capítulos precedentes ya hemos analizado cuidadosamente estos eventos, pero resulta necesario volverlos a traer a colación, en la medida en que, si no los tenemos presentes, difícilmente se podrá comprender el significado del Tratado de Tordesillas en la historia del Atlántico del siglo XV.

En este sentido, y en lo que dice con respecto a los grandes espacios marítimos en el interior de los cuales Portugal se inscribía en aquel entonces, pienso que se puede definir la situación en función de dos grandes coordenadas: por un lado, la situación geográfica del país, a medio camino entre el Atlántico y el Mediterráneo; por otro, resulta igualmente importante considerar las consecuencias políticas, diplomáticas y económicas de esta doble dimensión, lo que, en términos de relaciones externas, hace de Portugal un territorio en donde se superponen los dos complejos espaciales marítimos más importantes de la Europa de aquella época. Ambos complejos tienen implicaciones políticas y diplomáticas muy particulares en el contexto de la situación europea de la época, con la gran dificultad de que cada una de estas implicaciones representan opciones contradictorias en relación a las otras.

En uno de estos casos, el del *Atlántico meridiano,* el punto fundamental consiste en garantizar el libre acceso a las rutas del norte, por lo que, en términos diplomáticos, esta opción se muestra más fácilmente ejecutable mediante una aproximación a Inglaterra. En efecto, después de algunas alteraciones diplomáticas bien conocidas y en la secuencia del nuevo rumbo otorgado a la política interna del país tras la muerte del rey Fernando, Portugal firma un importante tratado con Inglaterra el 9 de mayo de 1386.

Pero, en el otro caso, el del *Atlántico horizontal,* la cuestión fundamental consiste en no perder el acceso al estrecho de Gibraltar y, por consiguiente, al sistema geo-económico (mediterráneo y marroquí) que este punto neurálgico permite controlar. Con un perfil simultáneamente marítimo (en las islas del Atlántico y en la actividad corsaria) y terrestre (en el Magreb), este espacio se desarrolla en los cincuenta años centrales del siglo xv, apoyado en una alianza con Castilla y una política de intenso intervencionismo peninsular.

La intervención de fuerzas tan contradictorias en el desarrollo político y diplomático a lo largo del siglo xv no siempre es fácil de distinguir. Sin embargo, resulta importante reconocer que, si bien las derivadas del primer espacio atlántico representan una contribución muy significativa en el proceso que, en términos diplomáticos, conduce al Tratado de Windsor y a las relaciones comerciales y marítimas de Portugal con los puertos de la fachada atlántica de Europa, no obstante, serán las fuerzas derivadas del segundo Atlántico las que van a condicionar los primeros pasos de los descubrimientos. En efecto, las fuerzas —los hombres, la economía y la mentalidad— que conducirán a los descubrimientos, son precisamente aquéllas que nacen dentro del ámbito de las comunicaciones entre el Océano y el Mar, es decir, dentro del ámbito del *Atlántico horizontal.*

Se trata, en primer lugar, de las rutas corsarias portuguesas en el estrecho de Gibraltar y en el interior del Mediterráneo, recorridas al servicio de príncipes extranjeros (por ejemplo, el duque de Borgoña) o bien al servicio de armadores portugueses. En segundo lugar, son las rutas en donde la presencia italiana resulta muy significativa: son las rutas de un Cadamosto o del genovés Colón.

En este sentido, la ruptura provocada por la derrota portuguesa en la batalla de Toro, en 1476, representa un momento verdaderamente central en el proceso al que obedecen, a lo largo del siglo xv (funda-

mentalmente desde los años 30), las formulaciones diplomáticas luso-castellanas, con directas implicaciones en el contencioso marítimo. Así resulta difícil comprender la dimensión y el significado de la citada ruptura del año 1476, sin tener en cuenta lo que verdaderamente estuvo en juego en el transcurso de los cincuenta años anteriores. Más allá del fracaso de las fórmulas político-diplomáticas, la herencia de la diplomacia portuguesa en relación con la Península a partir de los años 30 conformó una perspectiva de los problemas marítimos de tal manera enraizada en la mente de los responsables políticos de Portugal y de España, que sus consecuencias perduraron por mucho tiempo tras el fracaso de Toro. En efecto, después de 1476, se mantiene «una misma inspiración sobre el Atlántico horizontal» (por ejemplo, cabe tener en cuenta los conflictos castellanos-portugueses en los mares de Guinea, que demuestran cómo, en el fondo, aún nada estaba resuelto), lo que hacía necesario, como habría de acontecer poco tiempo después, la firma de un acuerdo diplomático. En este sentido, dicho acuerdo —como tendré oportunidad de acentuar más adelante— se perfila como el verdadero instrumento diplomático condicionante de la futura organización del Atlántico.

En un trabajo anterior (en la introducción a la edición facsímil del Tratado de Tordesillas), ya tuve ocasión de explicar el contexto en que se desarrolla esta dinámica. No creo que las palabras que entonces escribí deban ser modificadas. En este sentido, lo que se dirá en este capítulo está directamente inspirado —muchas veces incluso se realiza una transcripción literal— en lo que dije en aquella introducción.

Tengo la profunda convicción de que el proceso que estamos analizando debe situarse en un ámbito ibérico para que pueda ser adecuadamente comprendido. En dicho ámbito se perfila la intervención de diferentes factores, bien de naturaleza estructural, bien de naturaleza preferentemente política, cuyas líneas generales fueron apuntadas en más de una ocasión anteriormente.

En lo que se refiere a los primeros, se trata de los diversos marcos geo-espaciales dentro de los cuales se inscribe Portugal y, de forma general, el conjunto de la Península Ibérica occidental. Estos marcos tienen una importancia muy significativa, en la medida en que constituyen la serie de horizontes y perspectivas dentro de las cuales se mueven los protagonistas de la acción política y diplomática.

No obstante, los segundos –los factores de naturaleza política– que ya fueron expuestos en las páginas finales del capítulo tercero no dejan de ser importantes: pretendiendo dar una respuesta a las exigencias circunstanciales, condicionan las alternativas, ya sea a través del refuerzo de alguna de las posibilidades existentes o mediante el bloqueo de otras.

En estas circunstancias, veamos en qué medida confluye esta multiplicidad de factores en el proceso político diplomático luso-castellano, que se desarrolla en los años subsiguientes a la derrota de Toro.

Como afirmé anteriormente, la existencia de los problemas entre Portugal y Castilla después de Toro demostraba cómo, en el fondo, aún no se había resuelto nada, lo cual exigía la firma de un acuerdo diplomático. Y ese acuerdo llegó a firmarse. Esto ocurrió en 1479, en la villa portuguesa de Alcáçovas, y fue ratificado al año siguiente en Castilla, en la ciudad de Toledo, y por consiguiente, se le conoce como el Tratado de las Alcáçovas-Toledo. En lo que se refiere al tema que estamos tratando, su importancia se manifiesta, a mi modo de ver, en tres niveles esenciales:

En primer lugar, se propone organizar las buenas relaciones entre Portugal y Castilla, por lo cual el monarca portugués acepta la sucesión de la Corona castellana en la persona de Isabel la Católica.

En segundo lugar, consigue la resolución de los conflictos en el Atlántico, empezando por aceptar todos aquellos acuerdos anteriormente firmados por las dos monarquías. De este modo, como ya hemos dicho, cabe ver que, en el pensamiento de los negociadores, la sucesión de la Corona y los conflictos en el Atlántico constituían dos temas indisociables uno del otro (lo que, por otra parte, ya había ocurrido, por ejemplo, en 1453-1455).

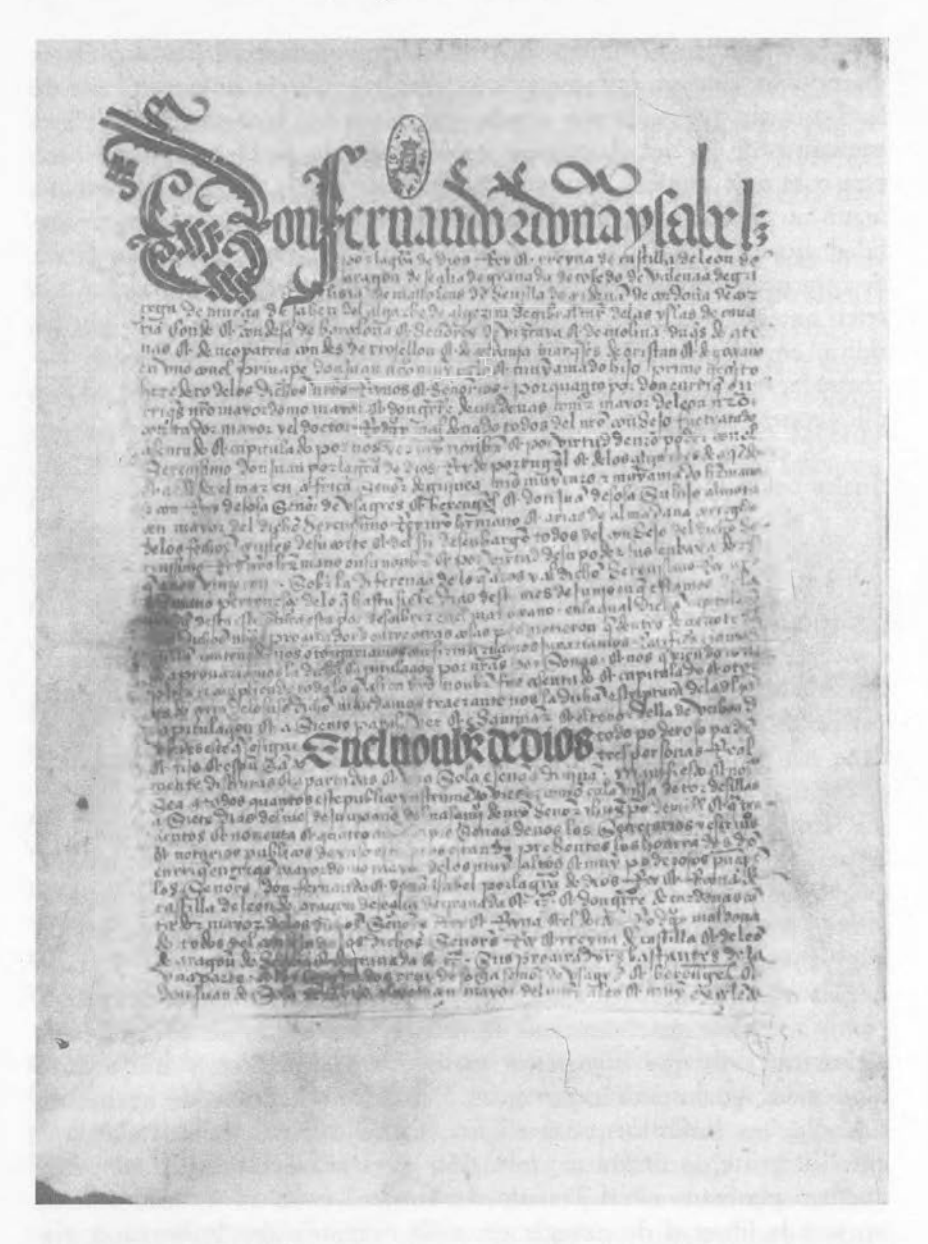
Pero en mi opinión, lo que resulta totalmente novedoso es el tercer aspecto de este tratado. Debido a los conflictos entre Portugal y Castilla, el océano se divide en dos partes separadas por una línea que pasa por el sur de las islas Canarias. El océano situado al norte de esa línea pertenecería a Castilla, y la parte del sur, a Portugal.

Resumiendo estos tres aspectos en pocas palabras, diré que el Tratado de las Alcáçovas-Toledo evidencia, al mismo tiempo, características opuestas: si rezuma una inspiración tradicional, paralelamente, aparece una visión del Atlántico completamente nueva.

Este acuerdo manifiesta una inspiración tradicional por dos clases de motivos. En primer lugar, porque obedece a la dinámica derivada de la forma en que se llevan a cabo las relaciones luso-castellanas en el transcurso de las décadas anteriores. En segundo lugar, porque no hace otra cosa que ampliar, en términos diplomáticos, la división del océano según un criterio horizontal. Esto quiere decir que dicho tratado, en realidad, no hace otra cosa que proporcionar un nuevo aliento, por la vía de otra personalidad jurídica, al espacio atlántico horizontal, al que me referí anteriormente. Hasta aquí, se trata, por tanto, de una cuestión jurídica, en relación a la cual no parecen existir grandes novedades. No obstante, resulta importante considerar otros dominios en donde las implicaciones son diferentes y de carácter más amplio.

Si, como ya hemos visto, este Atlántico se desarrolla, después de finales del siglo XIV, en el ámbito de las comunicaciones del Mediterráneo y el océano; y si el desarrollo de este espacio corresponde a las necesidades y a los problemas típicos del Mar Interior, esto significa que hay una manera de contemplar este espacio que depende de esta perspectiva. Estar de acuerdo en relación a la ocupación atlántica, y concebir este espacio, sobre el cual se llega al acuerdo, en términos de horizontalidad, forzosamente significa considerar al Atlántico con una perspectiva mediterránea. Este aspecto, que me parece muy importante, debe ser, por otro lado, relacionado con todo cuanto hemos dicho en el capítulo séptimo con respecto al *Itinerario* de Usodimare.

En otras palabras, realizar un esfuerzo de conceptualización del espacio atlántico, desarrollado a lo largo del tercer cuarto del siglo XV, exige, como se comprenderá, la formulación de nuevos conceptos, la contemplación de horizontes inéditos y la integración de experiencias aún no vividas. Es en el interior de este esfuerzo en donde el Tratado de las Alcáçovas-Toledo de 1479-1480 resulta tan revolucionario, como afirmaba recientemente. Resulta evidente que no fue sólo este elemento, sino que ocurrieron otros acontecimientos y hubo otras tendencias igualmente importantes. Pero este tratado es, de hecho, un símbolo, un símbolo que prefigura, como también hemos señalado anteriormente, la futura organización moderna del océano, tal como quedará plasmada en el Tratado de Tordesillas en 1494. Allí, el tema no será la libertad de navegación ni la organización de las rutas marítimas, como ocurrió, por ejemplo, en el Tratado de Windsor de 1386, ni tampoco se trata de un acuerdo que regula el acceso a deter-



23. Primera hoja del Tratado de Tordesillas, de 1494, en la versión castellana. Manuscrito del Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa. Fotografía de la «Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses».

minados lugares o puertos, como ocurría con la mayoría de los tratados medievales.

En las Alcáçovas-Toledo, como ocurrirá en Tordesillas, el tema central es la división del espacio, con independencia de los lugares que este integra. De hecho, en 1479-1480, Portugal se reserva un espacio que se considera como una ampliación de la navegación portuguesa en las aguas de Guinea, lo cual significa —y aquí reside la gran novedad— que, por vez primera, el Atlántico no es concebido como una ruta o como una costa a explorar, sino que es considerado como un espacio que, a pesar de ser desconocido, es objeto de negociación. En este aspecto, el texto resulta muy claro, si bien continúa hablando del océano de una manera claramente mediterránea, como si se tratase de un espacio poblado de islas:

> ... y todas las islas que ahora sean descubiertas o cualesquiera otras que se hallaren o conquistaren, las islas de Canaria hacia abajo en dirección a Guinea, porque todo lo que es hallado y se hallará, conquistado o descubierto en dichos límites, más allá de lo que ya se conoce y está ocupado y descubierto, queda para el rey y príncipe de Portugal y sus reinos, exceptuando solamente las islas Canarias.

Con razón, se ha llamado la atención sobre la circunstancia de que, mientras tanto, con la llegada de Juan II, se hubiera formulado claramente la doctrina del *Mare Clausum*. De alguna forma, lo acordado en el Tratado de las Alcáçovas-Toledo ya lo presupone. Por ello, y más allá de las numerosas referencias sobre sucesos acaecidos a partir de 1475, que demuestran la preocupación lusitana por impedir el acceso a los mares de Guinea a las embarcaciones extranjeras, fundamentalmente castellanas (de las cuales, la más importante fue, posiblemente, la dirigida por Carlos de Valera, en 1476), resulta especialmente importante la determinación real del 6 de abril de 1480. En este documento, Alfonso V otorga poderes al futuro Juan II, en el sentido de que éste pueda autorizar y determinar qué ocurrirá con los tripulantes de cualquier navío castellano encontrado fuera de los límites determinados por el acuerdo diplomático; y agrega que los castellanos puedan ser castigados ahí mismo. A este respecto, las siguientes palabras resultan reveladoras:

> ... sin necesidad de otra orden ni juicio, todos ellos podrán ser abandonados en el mar para que mueran de forma natural y no sean traídos a estos reinos ni a ninguna otra parte, para que a ellos sirva de castigo por atentar y querer hacer una cosa tan prohibida y vedada y a los que alcanzasen a oir y saber de ello sirviese de ejemplo.

Entonces cabe formular el problema de saber en qué términos se considera este «Atlántico que aún no es conocido». Para responder de forma adecuada, resulta necesario volver a la cronología de los acontecimientos.

El Tratado de las Alcáçovas-Toledo es firmado en 1479-1480. En 1481, al año siguiente, sube al trono Juan II, el cual tiene, como se sabe, una nueva visión de las prioridades del reino de Portugal. En 1482, se construye el fuerte de Mina, punto fundamental en la expansión de las navegaciones portuguesas en el Atlántico Sur y se efectúa la primera expedición de Diego Cão a la desembocadura del río Zaire.

Después de estas tres fechas, aún queda una última. En este sentido, recuerdo una observación que ya hice anteriormente: el concepto de *descubrir,* en un sentido moderno, aparece entre los años de 1472 y 1486.

Considero que no puede estar muy lejos de la verdad el considerar que la década de los ochenta del siglo XV experimenta una verdadera ruptura en lo que se puede considerar la conceptualización del Atlántico como un mar distinto del Mediterráneo.

No obstante, faltaba una última coordenada para que la ruptura fuese total. Aún faltaba romper con la horizontalidad para que se dejase de pensar en términos mediterráneos. Esta ruptura se realiza a través de un viaje y de un tratado: se trata del viaje de Bartolomé Dias en 1487-1488 (aún en la década de los ochenta) y el Tratado de Tordesillas, firmado en 1494. Mediante éste último, se divide el Atlántico mediante una línea vertical que pasa al oeste de Cabo Verde, correspondiendo una parte a Castilla y otra a Portugal. Como cabe ver, ambos acontecimientos —el viaje de Bartolomé Dias y Tordesillas— alteran dicha horizontalidad atlántica y determinan la visión del océano como un espacio unitario resultante de su proyección meridiana. Me permito citar las propias palabras del tratado para que se vea correctamente —comparándola con las palabras del tratado anterior— de qué manera cambió el lenguaje:

> ... que se haga y se firme a través de dicho mar océano una raya o línea directa de polo a polo, a saber, del polo ártico al polo antártico o de norte a sur. Dicha raya o línea ha de estar a la derecha, como dicho es, a 370 leguas de las islas de Cabo Verde, en dirección a poniente (...). Y todo lo que hasta aquí se ha hallado y descubierto y de aquí en adelante se halle y se descubra por el señor rey de Portugal y por sus navíos, ya sean islas o tierra firme, desde dicha raya y línea trazada en la forma descrita anteriormente, yendo por dicha parte del Levante dentro de dicha raya a la parte del Levante o del Norte o del Sur de ella, de manera que no se atraviese dicha raya. Que esto sea así y quede y pertenezca a dicho señor rey de Portugal y a sus sucesores por siempre jamás.

2. El Tratado de Tordesillas

Según lo expuesto, veamos cómo se dieron los acontecimientos —marítimos y político-diplomáticos— que condujeron a la firma del Tratado de Tordesillas en 1494.

El 4 de marzo de 1493, Cristóbal Colón entra en el Tajo, primera escala europea al regreso de América. Pocos días después, el 9, Colón es recibido por Juan II. El relato del genovés, a pesar de su preocupación por acentuar la cordialidad del encuentro —([el rey] «lo acogió con gran honra, manifestándole su simpatía»)—, no esconde el carácter equívoco de la situación, prefigurando los inevitables problemas que seguirían a continuación:

> (Juan II) dio muestras de estar muy complacido por el feliz término del viaje y de la empresa, pero le parecía que, según el tratado firmado entre los reyes de Castilla y él (se refiere al tratado de las Alcáçovas-Toledo de 1479-1480) esta conquista le competía directamente. A lo que el almirante respondió que no conocía ese tratado ni sabía otra cosa salvo que los reyes le habían ordenado que no fuese a Mina ni a ninguna parte de Guinea, lo que tenían ordenado proclamar en todos los puertos de Andalucía antes de partir para este viaje. El rey, graciosamente, le respondió que daba por hecho que, en tal caso, no serían necesarios mediadores.

Rui de Pina, buen conocedor de los meandros de la política portuguesa de aquel entonces, nos da una versión menos *palaciega* de la

situación, pero probablemente más próxima a la verdad, donde se revelan los problemas y las preocupaciones desencadenadas por la expedición castellana de 1492:

> Y siendo el rey avisado luego de ello (de la llegada de Colón a Lisboa) mandóle presentarse ante él y mostró enojo y resentimiento por considerar que dicho descubrimiento se había hecho dentro de los mares y los límites de su señorío de Guinea, en lo que no estaban de acuerdo, porque el citado almirante, por ser de natural un poco altivo y exceder siempre los términos de la verdad en el relato de sus cosas, exageró el oro, la plata y las riquezas que poseían aquellos territorios.

Y posteriormente, escribe las siguientes palabras, que resultan muy significativas:

> Especialmente se acusaba al rey de negligente, por no haberle concedido crédito y autoridad acerca de este descubrimiento, a quien el almirante viniera a ofrecer en primer lugar. Y puesto que se propuso al rey que éste fuese eliminado allí mismo, porque con su muerte cesaría la continuación, por parte de los reyes de Castilla, de esta empresa, debido al fallecimiento del descubridor, y que esto podría hacerse sin sospecha alguna de su consentimiento y orden, ya que, por ser el almirante descortés y de carácter precipitado, podían hacer que cada uno de sus defectos pareciese la verdadera causa de su muerte; pero el rey, como era príncipe muy temeroso de Dios, no solamente lo defendió, sino que le honró y le entregó muchos regalos, y con ellos lo despidió.

En los días en que Colón regresa de su primer viaje, mediante el cual será dado a conocer un nuevo continente, en este encuentro entre el navegante genovés al servicio de los monarcas castellanos y el rey de Portugal, tanto en aquello que los protagonistas dicen como en lo que sugieren, en las novedades que declaran y en las dudas que confiesan, cabe ver uno de los momentos emblemáticos de la apertura de Europa al contacto con otros continentes, culturas y civilizaciones. Momento de descubrimiento, de la expectativa ante un nuevo mundo, que, más allá de su «novedad», demostrará ser bien diferente de aquello que se buscaba. Momento de encuentro-desencuentro (*scontro,* utilizando el

término italiano), también constituirá la ocasión para una serie de disputas entre las dos monarquías que, en la Península Ibérica, protagonizan en aquel momento la expansión marítima en el Atlántico.

De las reivindicaciones, embajadas y negociaciones que se sucedieron a lo largo de 1493 y durante el primer semestre del año siguiente, resultará la firma de un acuerdo formal realizada en la ciudad castellana de Tordesillas el 7 de junio. No obstante, los términos en que el tratado fue negociado, así como los problemas que subyacían a las divergencias y a los cuales se procura dar solución, no se limitan ni en el tema ni en la cuestión que, en aquellas circunstancias concretas constituye la ocasión y el pretexto para las negociaciones. En el debate y el posterior acuerdo sobre el océano hay todo un conjunto de cuestiones subyacentes que –con sus antecedentes e implicaciones– confieren al Tratado de Tordesillas una enorme significación y relevancia en el conjunto de la historia peninsular en la Baja Edad Media.

En este contexto, la referencia a Colón y a su expedición de 1492 adquiere una importancia fundamental.

Nacido en Génova a mediados del siglo, llegado a Portugal en los años 1475-1476, se familiarizó rápidamente con el entorno marítimo lusitano. Viaja a Madeira, se casa con Felipa Monís, hija de Bartolomé Perestrelo –que para entonces ya había muerto–, también de origen italiano, que había sido donatario de la isla de Porto Santo. Mientras tanto, en 1482-1483, viajará a bordo de barcos portugueses, recorriendo las rutas de Guinea. Poco tiempo después, presenta ante el rey de Portugal su propuesta de navegar hasta oriente por la ruta horizontal de Occidente, influenciado por diversas teorías que entonces estaban en boga.

La carta y el mapa de Paulo del Pozzo Toscanelli, presuntamente escrita por el cosmógrafo florentino a un canónigo portugués, consejero de Alfonso V –que respondía al nombre de Fernán Martins– el 24 de junio de 1474, en la cual el autor defiende la tesis de que el oriente podría ser alcanzado más fácilmente realizando una navegación horizontal en dirección a occidente por el Atlántico, constituye un claro testimonio de estas convicciones, que aún tenían vigencia en la segunda mitad del siglo xv. Estas son algunas de sus palabras:

> Aún habiendo tratado muchas veces acerca del muy breve camino que hay desde aquí a los lugares en donde nacen las especies, por

> una vía marítima más corta que aquella que vos hacéis por la ruta de Guinea, desea ahora el serenísimo rey de mí alguna declaración para que, de manera sencilla, hasta los menos entendedores comprendan y puedan tomar dicho camino. Y aún cuando sepa hacerlo por medio de una esfera, configuración del mundo, determiné (...) mostrar dicho camino mediante un mapa semejante a los que se hacen para navegar y así lo envío a Su Majestad.

Resulta importante recordar este clima para comprender mejor el sentido de la propuesta realizada por Cristóbal Colón al rey de Portugal en fecha que resulta difícilmente determinable con exactitud, pero que puede situarse entre finales de 1483 y principios de 1484. Sin embargo, a pesar de las diversas y aplazadas negociaciones, Juan II habría respondido negativamente a la pretensión del genovés, razón por la cual éste abandona Portugal camino de Castilla, muy probablemente a finales de 1484. Si bien no se sabe con exactitud cuál era el contenido exacto de la propuesta de Colón, no resulta difícil imaginar cuál era el sentido en que se habría efectuado.

Asimismo, existen documentos acerca de otras propuestas realizadas de forma paralela, del mismo tenor, durante el mismo período: por ejemplo, Fernán Domingues do Arco había propuesto al rey descubrir una determinada isla, partiendo de Madeira, empresa para la cual el 30 de junio de 1484 Juan II le otorgaría la promesa de la concesión de la respectiva capitanía, «después de hallada dicha isla». En 1486 —según una carta real del 3 de marzo del mismo año—, el terceirense Fernán Dulmo habría propuesto encontrar una isla, navegando en dirección a occidente, a la cual ya había dado nombre —síntoma de la inspiración que animaba la empresa— de la isla de las Siete Ciudades. El que dicha hipótesis fuera acogida por el monarca con visos de posibilidad, queda demostrado por la meticulosidad de las disposiciones del contrato elaborado en Lisboa, el 12 de julio del mismo año, y pocos días después (el 24), ratificado por el propio rey.

La cuestión fundamental que surge con respecto a estas expediciones, no es tanto la de subrayar su innegable esterilidad, sino la de encontrar una explicación satisfactoria para la circunstancia de que el rey de Portugal, que acoge —por lo menos— con benevolencia muchas de estas propuestas (y en el caso de Fernán Dulmo, con evidente atención), haya asumido ante Colón una actitud claramente negativa. Es

posible que Carmen Radulet no esté muy lejos de la verdad, cuando, partiendo de la convicción de que los dos caminos que entonces se defendían para llegar hasta Oriente, eran considerados por Juan II como complementarios y no en tanto que alternativos, considera que habrían sido los términos en que el proyecto fue presentado, uno de los factores que explicaría mejor el rechazo del monarca lusitano.

En este momento, resulta conveniente retomar la consideración de los acontecimientos que se suceden al regreso de Colón de América. Tras la entrevista del genovés con Juan II (ya citada), los cronistas informan que, de inmediato, fue alistada una armada y se anunció que estaba destinada a emprender viaje hacia las tierras descubiertas en Occidente, puesto que el rey de Portugal las consideraba de su propiedad. Esta medida, aparentemente, estaba destinada a forzar las negociaciones, anunciando la posibilidad de un conflicto. Esto fue lo que ocurrió: en el mismo mes de abril, ambos reinos intercambiaron embajadores.

El enviado portugués, Rui de Sande, expuso entonces, por vez primera, a los Reyes Católicos el sentido de la propuesta lusitana, la cual tenía, fundamentalmente, dos objetivos: en primer lugar, diferenciar, en términos espaciales, la expedición de Colón de las efectuadas por los portugueses y, en segundo lugar, garantizar a Isabel y a Fernando, que las expediciones lusitanas respetarían dicha diferenciación. En una palabra: se proponía el Tratado de las Alcáçovas-Toledo como el marco diplomático dentro del cual habrían de realizarse las negociaciones. Estas son las palabras de Antonio de Herrera, en su *Historia General de los hechos de los castellanos en las Islas y Tierra Firme del mar Océano* (que no resultan muy diferentes de las que cabe leer en otro cronista, Zurita):

> (Rui de Sande narró a los Reyes Católicos) el buen tratamiento que había hecho al Almirante, y que había holgado que hubiese sido de fruto su industria y navegación; y que confiaba que, habiéndose descubierto islas y tierras, que le pertenecían, le guardarían la correspondencia, que el haría en otro caso tal; porque entendía que (Colón) quería continuar el descubrimiento desde las islas de Canaria derecho al Poniente, sin pasar contra Mediodía, les pedía que mandasen al Almirante que guardase aquella orden, pues que él mandaría a sus navíos, cuando fuesen a descubrir, que no pasasen el término contra el Norte.

Como es natural, el sentido de la propuesta presentada por el enviado castellano –Lope de Herrera– es sustancialmente diferente. Esto demuestra, más allá de las divergencias políticas, que lo que está en conflicto es algo bastante más profundo: la determinación del objeto de la negociación. Antonio de Herrera escribe en la misma obra:

> (El enviado castellano debía advertir al rey de Portugal) que no permitiese que ninguno de sus súbditos se atreviese a ir ni enviar en aquellas islas y Tierra Firme, nuevamente descubiertas, pues aquello era suyo y les tocaba.

De hecho, en la primavera de 1493, entre Castilla y Portugal, las divergencias no son tanto el resultado de que ambos pretendieran ejercer la soberanía sobre una misma área geográfica (seriamente, Portugal no tenía ambiciones con respecto a las islas descubiertas por Colón), sino que se discuten cosas diferentes. Mientras que Portugal desea un simple reajuste técnico, considerando –como ya se dijo– que aún está vigente el cuadro diplomático dentro del cual se realizarían las negociaciones, Castilla regresa a un momento anterior a 1479-1480, en la medida en que reivindica la soberanía de las Indias, basándose en el derecho de descubrimiento.

Merece la pena tener conciencia de estas diferentes apreciaciones, porque muestran claramente en qué medida aquello que separa una posición de otra se asienta en lo que cabría considerar la visión que cada uno de ellos tiene acerca del océano. En efecto, la postura castellana presentaría una actitud proclive al estallido de conflictos. En este sentido, la actitud asumida por Juan II –sin entrar con ello en el resbaladizo terreno de las intenciones– resulta, en cuanto a los hechos, mucho más prudente. En efecto, la nueva misión enviada a Castilla en agosto de 1493, compuesta por Rui de Pina y el doctor Pedro Dias, si bien continúa defendiendo el *status quo* fijado en el Tratado de las Alcáçovas-Toledo, manifiesta una disponibilidad aparentemente transida de propósitos pacificadores. Pero esto sólo se da en apariencia, puesto que las propuestas de Juan II escondían una terrible trampa para la parte contraria. Veamos de qué manera ocurrió. Las propuestas contienen tres puntos fundamentales:

1. Se anuncia la suspensión de la armada preparada para zarpar en dirección al Atlántico Occidental, en términos de amistad y consi-

deración para con los Reyes Católicos «para evitar esta sospecha y complacer a Vuestras Altezas».

2. Se promete mantener esta decisión durante dos meses a partir del momento en que sus embajadores se presentasen ante los monarcas castellanos («porque Su Alteza considera que dicho lapso de tiempo es bueno y conveniente para que, en él y con la ayuda de Dios, se alcance el acuerdo y la concordia»).

3. Se aduce que, puesto que el embajador castellano no puede garantizar la prohibición en Castilla de que partan navíos en dirección a Occidente, debido a la ausencia de reciprocidad, dicha medida no puede ser tomada en lo que respecta a los barcos portugueses.

Esto quiere decir que, manteniendo su postura inicial en relación a los criterios de delimitación, el rey de Portugal, bajo una intención de flexibilidad, propone la clausura temporal de la navegación a occidente, tanto a las expediciones castellanas como portuguesas. Pero, como esta propuesta se realiza en agosto de 1493, un mes antes de la partida de Colón en su segundo viaje (partirá el 25 de setiembre), en la práctica significaba pedir la suspensión de la expedición del genovés. Si bien resulta fácil acreditar que ese haya sido precisamente el propósito de Juan II, resulta perfectamente comprensible que los Reyes Católicos lo hayan considerado inaceptable, toda vez que presuponía la no-aceptación de la jurisdicción castellana sobre las tierras recientemente descubiertas.

Por otro lado, parece ser que a ninguna de las partes interesa, en esta fase de las negociaciones, considerar la puerta abierta por las bulas papales *Inter caetera I* y *II* y *Eximiae devotionis,* fechadas, la primera y la tercera, el día 3 de mayo de 1493, y la segunda el día siguiente, y que estaban dirigidas a los Reyes Católicos. Si bien *Inter caetera I* –muy probablemente solicitada por los Reyes Católicos inmediatamente después de haber recibido la noticia de los resultados positivos del viaje de Colón– corresponde al propósito de otorgar legitimidad a las pretensiones castellanas sobre las tierras occidentales, diferenciándolas de la jurisdicción portuguesa, en *Inter caetera II,* fechada en el día siguiente, ya resulta evidente el propósito de establecer un criterio de delimitación, una vez que Alejandro VI propone una línea meridiana, situada cien leguas al oeste de Cabo Verde, como línea divisoria entre los espacios asignables a cada una de las monarquías. En este conjunto, la bula *Eximiae devotionis* demuestra la preocupación papal por transpo-

ner –anulando–, en relación a las tierras nuevas de occidente, las cesiones anteriormente concedidas a los monarcas portugueses.

En la bula *Inter caetera II*, no resulta tan importante lo inasequible de la propuesta –que es la «línea imaginada que va desde el polo ártico o septentrional hasta el polo antártico o mediodía (... que dista) hacia los lados de occidente y el sur cien leguas de cualquiera de las islas vulgarmente llamadas de las Azores y de Cabo Verde»–, como el propósito de proceder a efectuar un auténtico reparto oceánico. En este sentido, considero que tuvo lugar una cierta evolución en la posición pontificia. De hecho, desde un punto de vista formal, se parece mucho a la *Inter caetera I*, pero las diferencias que presenta son suficientes para comprobar que el espíritu con el que fue redactada es diferente. Por ejemplo, traslada al día 25 de diciembre de 1492 (es decir, una fecha anterior al regreso de Colón) la entrada en vigor de los efectos de la concesión, procurando de esta manera impedir las eventuales expediciones portuguesas.

Asimismo, la actuación pontificia, en este caso, no parece haber tenido un carácter muy lineal. Alejandro VI favorece claramente los intereses castellanos, si bien el proceso diplomático mediante el cual se expresa esta postura no aparezca claro del todo. Al mismo tiempo, no hay unanimidad en las opiniones recogidas por la bibliografía que se ocupa del tema.

De todos modos, resulta importante destacar que la propuesta pontificia si bien, en términos materiales, se diferencia de la posición portuguesa, sin embargo acepta un criterio de delimitación formalmente semejante. Actualmente se sabe que dicha actitud proviene de una sugerencia directa de Colón: en una carta de los Reyes Católicos dirigida al Almirante el 5 de septiembre de 1493 se hace referencia a la «raya que vos dijisteis que debía venir en la Bula del Papa».

Resulta difícil saber cuáles eran los motivos que hicieron que el genovés optase por esta solución. ¿Acaso se trataba de una experiencia personal relacionada con el clima, como él mismo se encargará de comentar más tarde en el relato de su tercer viaje («Me viene a la memoria que, navegando hacia las Indias, siempre que paso al oeste de las islas de las Azores, hallo que allí cambia el tiempo»)? ¿O acaso dicha línea constituía el límite de un nuevo mundo entomológico, expresión de un equilibrio ecológico diferente, como da a entender Las Casas («Con respecto al viaje hacia las Indias existe un fenómeno cu-

rioso que cabe destacar; éste consiste en que hasta las islas Canarias o cien leguas más lejos –o la región de las Azores–, se multiplican los piojos; pero, a partir de ahí, éstos comienzan a morir, de manera tal, que al llegar a las primeras islas de las Indias ya nadie los tiene ni los ve. De vuelta hacia Castilla, todos los navíos y personas inician el viaje sin verse atormentados por tales parásitos, hasta alcanzar la región del océano anteriormente citada. Y a partir de ahí, como si estos insectos estuviesen aguardando, vuelven a pulular y a afligir a los pasajeros»)?

Por cuanto cabe ver a través de la documentación conocida, a comienzos del otoño de 1493, el rey de Portugal no parece controlar la situación de manera que ésta favorezca sus pretensiones. Los Reyes Católicos, con el apoyo internacional que supone la alianza con Francia (con la que habían llegado a un acuerdo mediante el Tratado de Narbona de enero de 1493), retrasan cualquier respuesta hasta recibir informaciones más contrastadas con respecto a las tierras recientemente descubiertas.

Por otra parte, la perspectiva más preocupante para los intereses lusitanos procede del apoyo cada vez más claro de Roma hacia las tesis castellanas. Una nueva bula papal –*Dudum siquidem*, del 26 de setiembre, que hace la número cuatro– no sólo confirma las concesiones anteriores, sino que destruye todos las argumentaciones favorables a Portugal construidas por los documentos de los anteriores pontífices, abriendo, incluso, la posibilidad de que los castellanos realicen viajes de descubrimiento en el Atlántico meridional. En ningún pasaje de la bula se cita directamente a Portugal, pero cuando se escribe que sean declaradas nulas y sin efecto todas las disposiciones anteriores, incluso las que impliquen una serie de propiedades en acto («per actualem et realem possessionem»), concedidas a los reyes, príncipes, infantes y órdenes militares o religiosas («quibuscunque Regibus Principibus Infantibus aut quibusuis aliis personis aut ordinibus et Militiis»), resulta difícil no pensar a quién se referían...

En este sentido, la embajada enviada a Barcelona en agosto (anteriormente citada) no demuestra una estrategia clara por parte de Portugal, mientras que los Reyes Católicos, por su parte, continúan apegados a una posición maximalista. Todas las explicaciones que cabe encontrar con respecto a la ambigüedad de la posición portuguesa no pasan de ser simples hipótesis más o menos interesantes, dada la falta de elementos documentales en que se fundamentan. Por esta razón, no

seguiré este camino, aunque reconozca que se trata de un momento clave que resulta necesario elucidar con sumo cuidado. Por ahora, me limitaré a tratar la realidad conocida.

Si lo estipulado en la bula del 26 de septiembre hubiese sido puesto en práctica, habríamos asistido a una fase de franca hostilidad en todo el Atlántico. Tal vez porque el rey de Portugal tuvo conciencia de esta posibilidad, procura, a partir de entonces, convencer a Isabel y a Fernando para que prescindan de la intervención papal. Tras una lectura del texto y del sentido de las palabras pontificias, se verifica, entre otros aspectos, el siguiente: las bulas, dirigidas a los monarcas castellanos, preconizan una nivelación entre las concesiones a ambas monarquías, lo que resulta comprensible en términos de una deseable equiparación jurídica, pero que difícilmente podía ser aceptada por Portugal, cuando dicha nación se encuentra con que se han ampliado las competencias jurisdiccionales a la otra monarquía, abarcando espacios que, hasta el momento usufructuaba de forma exclusiva y, lo que es peor, cuando, a la luz del derecho internacional, se crean condiciones que favorecen y legitiman un enfrentamiento entre Portugal y Castilla.

Asimismo, si la preocupación de Juan II, como destacan algunos autores, reside fundamentalmente en reservar el acceso al Atlántico Sur para Portugal –y, en consecuencia, el acceso al Índico–, cabe ver claramente que el acuerdo vigente en aquel momento se correspondía mucho mejor con esta preocupación que cualquier otro acuerdo que utilizase el criterio de una línea divisoria de carácter meridiano.

Por todo ello, considero que el rechazo de Juan II para aceptar sin más el sentido de la propuesta papal se explica por el deseo de evitar colocar en el centro de las discusiones un texto que, en una primera lectura, disminuía gran parte de las ventajas adquiridas en acuerdos anteriores. A no ser que el maximalismo castellano fuese fundamentalmente, más la manifestación de una táctica interesada en acentuar las exigencias para después negociar una serie de contrapartidas, que el resultado de una estrategia seguida desde un primer momento. Más adelante, volveré sobre esta cuestión.

Aparentemente, las negociaciones no avanzan, razón por la cual los dos emisarios portugueses regresan a su país. Por otro lado, los embajadores castellanos, Pedro de Ayala y García López de Carvajal, se marchan de Portugal tras el fracaso de sus gestiones. El propósito de

los Reyes Católicos consistiría en dilatar las negociaciones, con el deseo de esperar las noticias de la nueva expedición de Colón y, de esta manera, confirmar la información obtenida. Entonces Portugal envía a Castilla una nueva embajada, compuesta por cuatro personas: Rui y Juan de Sousa –padre e hijo–, Aires de Almada, corregidor de la Corte y, como secretario, Esteban Vaz, futuro administrador de la Casa de la India, que firman finalmente el acuerdo, en Tordesillas, el 7 de junio de 1494. Por parte portuguesa, asisten los testigos Juan Soares de Siqueira, Rui Leme y Duarte Pacheco Pereira.

Como cabe comprobar, el rey de Portugal evoluciona desde una posición negativa en relación a una eventual modificación del criterio de delimitación espacial –defendiendo el mantenimiento de la línea divisoria situada en las Canarias, acordada años antes en el Tratado de las Alcáçovas-Toledo–, rechaza la sugerencia papal de aceptar una línea divisoria de carácter meridiano y, finalmente, la acepta, trasladando, no obstante, la localización de esta línea hipotética de 100 a 370 leguas. ¿Cuál es la explicación de estos cambios en la actitud de Juan II? No resulta fácil dar una respuesta perentoria, pero considero que la solución para este problema habrá de hallarse en el propósito de Juan II de garantizar a Portugal el monopolio del acceso al Cabo de Buena Esperanza. Y en este orden de cosas, creo que se ha de partir de la experiencia de la ruta del Atlántico Sur, que remonta a la expedición de Bartolomé Dias y a la necesidad de realizar una vuelta en forma de arco para llegar al Índico, lo cual se diferencia sobremanera de la ruta costera practicada hasta entonces.

Siendo así, cabe afirmar lo siguiente: el rey de Portugal acepta, en 1494, alterar el criterio de división horizontal estipulado en el Tratado de las Alcáçovas-Toledo (el cual le resultaba más favorable), imponiendo –como condición para dicha modificación– el traslado de la nueva línea meridiana de 100 a 370 leguas. En términos técnicos, dicho traslado sólo tiene sentido si lo relacionamos con las exigencias de la ruta en forma de arco en el océano meridional. La presencia de Duarte Pacheco Pereira en la fase final de las negociaciones puede, en cierta medida, confirmar la existencia de esta relación.

Resulta obvio que aceptar esta perspectiva tiene otra serie de implicaciones, de carácter fundamentalmente intelectual. Admitir que haya existido una conciencia de estos problemas por parte de los protagonistas, sobre todo de los responsables de la política portuguesa, sig-

nifica aceptar la existencia —en la mente de dichos responsables— de una ruptura en la visión del Atlántico. Ya ha sido subrayado en páginas anteriores. No obstante, importa recalcar de nuevo la ruptura con la horizontalidad que implica todo este proceso. Como es sabido, esta ruptura se concreta mediante un viaje: la travesía que realiza Bartolomé Dias en 1487-1488. Dicho periplo se ve coronado ahora con el Tratado de Tordesillas de 1494. Es decir, y repitiendo palabras ya escritas, tanto uno como el otro fenómeno —el viaje de Bartolomé Dias y el Tratado de Tordesillas— alteraron el carácter horizontal del Atlántico y determinaron la visión del océano como un espacio unitario derivado de su proyección meridiana. Se trata del Atlántico moderno.

Considero que resulta interesante formular la cuestión en estos términos, porque tradicionalmente, Tordesillas está considerado, por la historiografía, en la secuencia del primer viaje de Colón. Bajo el punto de vista político-diplomático, esto se corresponde con la realidad. No obstante, existe otra dimensión, la intelectual, dentro de la cual la relación que hay que establecer apunta en dirección al descubridor del Cabo de Buena Esperanza. Sin él —es decir, sin el gran salto hacia adelante protagonizado por Bartolomé Dias— difícilmente las negociaciones de 1493-1494 habrían transcurrido de aquella forma, por la simple razón de que los negociadores nunca habrían considerado al Atlántico como lo hicieron.

Existe aún un aspecto que debe ser señalado. Se trata de una cuestión que surge en la secuencia de otra cuestión, anteriormente abordada, cuando admití la hipótesis de que el maximalismo de los Reyes Católicos correspondiera a una táctica interesada en ganar posiciones para negociar después una serie de contrapartidas. Cabe formularla en los siguientes términos: ¿por qué razón Isabel y Fernando comienzan a ceder a partir de los primeros meses de 1494, hasta el punto de aceptar una línea divisoria y el traslado de dicha línea de 100 a 370 leguas? Considero que esto se explica por dos circunstancias que, asimismo, mantienen una estrecha relación entre sí.

La primera de estas circunstancias guarda relación con los problemas que se concentraban en el área italiana, fundamentalmente en lo que se refiere al contencioso con Francia. Como ya había ocurrido con la firma del Tratado de las Alcáçovas-Toledo, también en este momento, Fernando el Católico tiene la mayor urgencia en resolver de forma

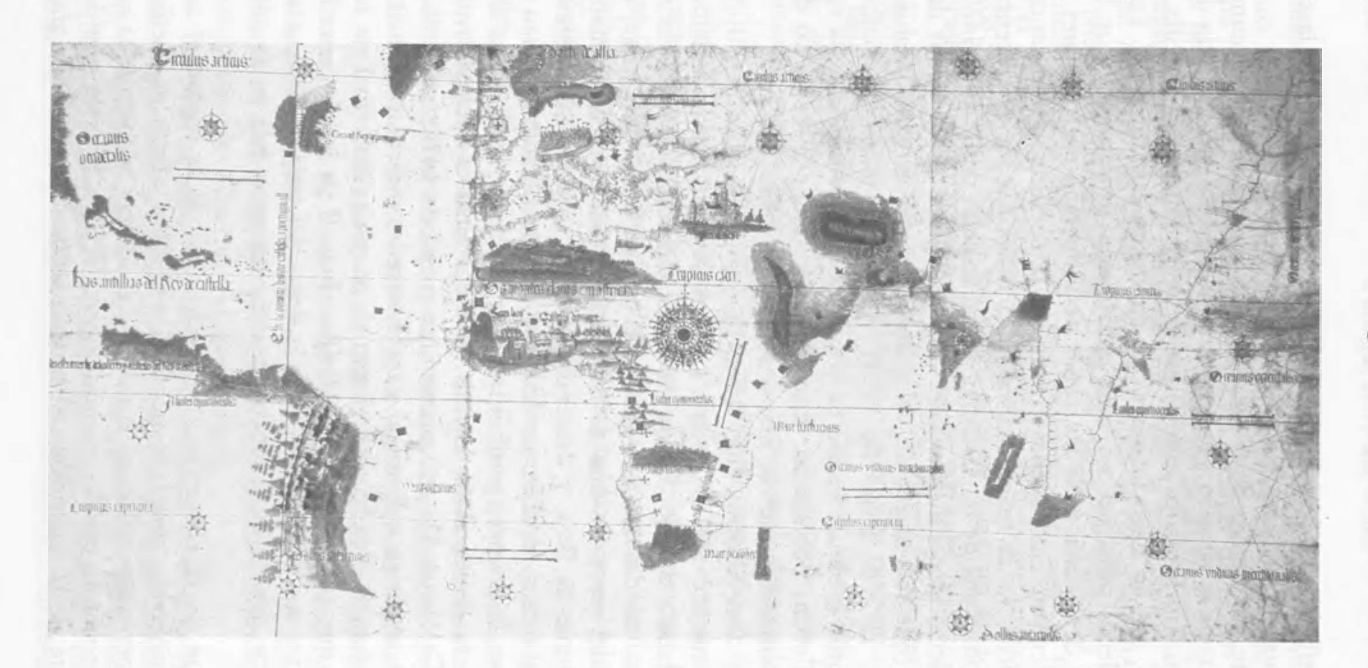
pacífica el conflicto con Portugal, dada la gravedad que supone la situación para sus intereses en Italia.

Finalmente, no quiero dejar de señalar la segunda de las circunstancias: el Tratado es situado por ambos monarcas en la secuencia de aquéllos que fueron firmados anteriormente entre Portugal y Castilla.

En efecto, tras las negociaciones que conducen a la firma del Tratado, el problema principal no está constituido únicamente por la cuestión de la demarcación de las zonas de influencia en los mares y tierras por descubrir. Esto apenas constituye la cuestión que desencadena el conflicto. Es la manifestación y la ocasión para el enfrentamiento. Si el problema de las Canarias estaba resuelto desde 1479-1480, aún estaba abierto el conflicto sobre los derechos de pesca al sur del cabo Bojador (que fue objeto de un acuerdo aparte, firmado también en Tordesillas, el 7 de junio de 1494) y, fundamentalmente, seguía existiendo –como eventual fuente de conflictos– el problema de la sucesión de la Corona portuguesa. Este aspecto resulta –a mi modo de ver– muy importante y merece que se le dedique cierta atención.

El infante don Alfonso, hijo único de Juan II y su mujer, doña Leonor, había muerto en 1491, víctima de un desafortunado accidente, mientras montaba a caballo. Desde entonces, tan sólo dos nombres se presentan como candidatos a la sucesión: por un lado, don Jorge, el hijo bastardo del rey y de Ana de Mendoza y, por otro, el hermano de la reina, duque de Beja, y descendiente de la casa real portuguesa, por ser hijo del infante don Fernando y nieto de don Duarte. Si Juan II se inclinaba por la primera posibilidad, esta hipótesis desagradaba absolutamente a su mujer, doña Leonor, que encontró el apoyo formal de los Reyes Católicos. De esta manera, en mayo de 1494, una embajada castellana se dirige a Portugal para interceder directa y explícitamente por el futuro don Manuel. Estamos en plena fase final de las negociaciones que conducirán a Tordesillas. Juan II ya había concedido los poderes a sus embajadores para la firma del tratado (8 de marzo). Por su parte, los Reyes Católicos tardarán un poco más en acceder (5 de junio).

Pienso que no se encuentra demasiado lejos de la verdad el admitir que el problema abordado por esta embajada –llena de medias palabras y de amenazas veladas– constituye el último eslabón de la cadena que se encuentra tras las negociaciones oficiales. En este sentido, estamos delante de la repetición del mismo esquema que, desde años



24. Planisferio de Cantino (1502), denominado de esta manera por haber sido adquirido en Lisboa por el agente del duque de Ferrara, quien tenía este nombre. En él se encuentra representada la línea divisoria imaginaria acordada en el Tratado de Tordesillas, identificada con las siguientes leyendas: «Este he o marco dentre Castella e Portugall». Fotografía de la «Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses».

antes, presidía los acuerdos luso-castellanos: la asociación de las cuestiones de «ultramar» a la regulación del equilibrio político entre los dos reinos.

En 1455, la bula papal *Romanus pontifex*, que trata acerca de la cuestión de las Canarias, aparece asociada al matrimonio entre Enrique IV de Castilla y Juana de Portugal. En 1479-1480, el Tratado de las Alcáçovas-Toledo aparece asociado a la aceptación, por parte de Portugal, de la sucesión de la corona de Castilla en la persona de Isabel la Católica. Es muy probable que ahora, en 1494, el Tratado de Tordesillas implique, igualmente, un componente de idéntico perfil: habrá sido la aceptación de la sucesión de la Corona de Portugal en la persona de don Manuel, que, a su vez, no sería ajeno al compromiso de casamiento del futuro rey con la princesa castellana viuda del difunto príncipe don Alfonso. Este casamiento iba a tener lugar poco después de la ascensión de don Manuel al trono. El contrato fue firmado en Burgos el 30 de noviembre de 1496.

En conclusión, el Tratado de Tordesillas, más allá de los problemas que dejó sin resolver y que fueron objeto de ulteriores negociaciones (que se derivan fundamentalmente de las dificultades de su aplicación técnica rigurosa, como consecuencia de las dificultades de determinar con exactitud las longitudes), aparece como un documento de excepcional importancia y significado.

Constituye, finalmente, en el conjunto de los contenciosos y los problemas que pretende solucionar –ya sea de forma manifiesta o sobreentendida– un verdadero punto central, en donde convergen, mutuamente interrelacionados, por un lado, algunas de las cuestiones más importantes que afectaron a las relaciones luso castellanas a lo largo del siglo XV, y, por otro lado, las líneas maestras de la delimitación de espacios que se deriva de la expansión marítima peninsular. En este contexto, ejerce, tanto en términos de punto de partida como de llegada, una función reguladora de primera magnitud, tanto en la Península como en los territorios descubiertos por portugueses y castellanos.

Por ello, 1494 puede ser contemplado como un acontecimiento de síntesis, que resume todo el conjunto de grandes y pequeños sucesos que pueblan la historia ibérica del siglo XV. Dicho año puede constituir uno de esos momentos especiales a los cuales se refería Michel Mollat, cuando escribía que «existen en el pasado ciertos momentos en que simultáneamente se ponen de manifiesto graves problemas, en que

ciertos hechos o acontecimientos concomitantes se presentan al mismo tiempo como índice de alteración y como elementos de continuidad, en que los hombres, conscientes de los problemas, parecen haber dedicado algún tiempo a reflexionar sobre ellos y a procurar encontrar soluciones que sean el resultado de los hechos precedentes y de las circunstancias que, en un determinado momento, están destinados a organizar el futuro».

Capítulo X

CONSIDERACIONES FINALES

La travesía atlántica de finales de la Edad Media y el problema de la modernidad de los descubrimientos

En función de todo cuanto se ha dicho a lo largo de esta obra, considero que es posible distinguir tres grandes ejes temáticos. Veamos cada uno de forma separada.

A) El pensamiento medieval respecto al espacio y al océano exterior

El hombre de la Edad Media, al contrario de lo que se pueda pensar a primera vista, no tiene una visión unitaria del mar, por lo que será importante comenzar por recordar cada una de las perspectivas medievales con respecto al espacio y al océano exterior.

En primer lugar, existe una perpectiva propiciada por la tradición bíblica. El mar y los océanos revisten el perfil aparentemente contradictorio que cabe encontrar en el Génesis: recuerdo reconfortante de un elemento que, en el orden de la creación, precede a la tierra, aunque ambos elementos aparezcan dotados de idéntica vocación. Al mismo tiempo, constituye un recuerdo aterrador de la función destructiva y purificadora para la humanidad ejercida por las aguas del Diluvio. El mar y los océanos ejercen, de esta manera, una función ambivalente: el mar, siendo bueno, también es una entidad destructora.

La resolución de esta contradicción se encuentra en varios fragmentos del Antiguo Testamento. El océano, siendo un elemento violento, puede ser pacificado por la intervención divina, que lo transforma por completo. En otras palabras, el mar aparece como el elemento

en cuyo seno puede ocurrir el milagro. Toda la tradición del Nuevo Testamento se sitúa en esta línea, acentuando, de esta manera, el papel fundamental que el elemento marítimo ejerce en tanto que referencia –espacial o simbólica– de la acción divina en el interior de los hombres.

Como es natural, esta visión, correspondiendo a una lectura religiosa, conforma toda la catequesis medieval en relación al mar. Espacio de lo incógnito y de la aventura, de lo terrible y lo temible, el océano es aquí, fundamentalmente, el espacio en donde el hombre se encuentra consigo mismo. Gracias a la ayuda divina, el obstáculo, el esfuerzo y las dificultades son superadas.

En segundo lugar, resulta importante considerar el pensamiento geográfico y físico. De forma semejante a lo que acontece con el «discurso religioso», también el «discurso científico» se deriva de la síntesis efectuada a partir de una tradición ambivalente: la visión cosmológica de raíz bíblica acerca de una tierra plana y la visión griega de una tierra esférica. Forzando la conciliación entre los dos paradigmas contradictorios, la Edad Media, a partir del siglo XII, «resuelve» la dificultad, situando la primera visión en el nivel de la tierra habitada, y transfiriendo la segunda visión a un orden astronómico. Se trata de una solución artificial, pero sólo los descubrimientos realizados a partir del último cuarto del siglo XV en el hemisferio sur podrán mostrar de forma definitiva su profunda debilidad.

Estas coordenadas condicionaron, de esta manera, los términos mediante los cuales el pensamiento científico medieval fue capaz de pensar la realidad oceánica. De acuerdo con la herencia de la Antigüedad, se mantiene la convicción de que los mares rodean la tierra por completo. La ciencia medieval a partir del siglo XII, muy influenciada por una interpretación de corte aristotélico, desarrolla entonces un sistema explicativo muy complejo. Inspirándose en el postulado aristotélico de que los cuatro elementos se organizaban a partir de esferas concéntricas, posiciona la tierra en el centro. De esta manera, esta perspectiva parece, en pura lógica, indicar que el agua, exterior a la tierra, debería cubrirla por completo. Y si, por un lado, los datos empíricos negaban dicha evidencia, por otro lado, no es menos cierto que también, en el ámbito de lo que cabría considerarse como pensamiento científico, el elemento líquido –y por tanto, el océano– aparece

como un elemento exterior a la tierra, dotado de una dimensión potencialmente amenazadora.

De esta manera, cabe decir que existe una *determinada visión del océano propia de una determinada Edad Media.* Inspirada en el pensamiento religioso cristiano, y plasmada en la herencia de los textos de los geógrafos y de la ciencia de la Antigüedad, presenta el denominador común de corresponder a un saber de tipo libresco, en donde —por diferentes vías y con múltiples aspectos— el océano se presenta como el espacio de lo desconocido, de lo adverso y de lo peligroso. Considerado como océano «exterior» —septentrional u occidental—, es el Atlántico entendido como espacio marítimo que rodea la tierra. En este sentido, dicha exterioridad parece, en muchas ocasiones, plasmada (véase el caso de cierta cartografía) en términos de marginalidad: el océano se encuentra en las márgenes del espacio habitado.

Esta dimensión dual del Atlántico (exterioridad-marginalidad) se pone claramente de manifiesto en la relación del océano con los otros dos mares —el Mediterráneo y el Índico ptolemaico—, fundamentalmente con el primero, cuyos parámetros resultan precisamente opuestos a los de éste. En estos tiempos remotos que anteceden a los descubrimientos, el Atlántico se ve claramente influido por los presupuestos equívocos que caracteriza al sistema medieval de representación mental de relaciones entre los mares. Asimismo, este carácter equívoco se encuentra reforzado por la dialéctica de «indiferenciación-diferenciación», «espacio abierto-espacio cerrado», que le es inherente. Lo que, a su vez, se alimenta —en una relación de clara reciprocidad— de todo cuanto se afirmó con respecto a la dimensión ascética que posee el viaje imaginario en el Atlántico... o con respecto a lo fantástico y lo monstruoso en el espacio marítimo...

B) La experiencia medieval del océano Atlántico

Resulta obvio que, también para el hombre medieval, el Atlántico es mucho más que el resultado de un sistema intelectual de explicación. Allí estaba, limitado en la proyección espacial del espacio navegable, y condicionado por las coordenadas políticas, sociales, económicas y tecnológicas a través de las cuales era conocido. No obstante, no es posible ignorar esta realidad. Fue a través de ella que determinados hombres —políticos y navegantes, empresarios y marineros— se

lanzaron en un proceso que condujo a la expansión y a los descubrimientos. Con una visión del mar que les era otorgada por la Iglesia y por la ciencia, si bien bajo una forma, en muchos casos, considerablemente simplificada –y no por ello menos activa, como lo demuestra la lectura de muchos textos de la época–, es a partir de esta experiencia medieval del océano en donde se desencadena el proceso.

Se trataba de una experiencia con parámetros fácilmente determinables. Se sitúa en un contexto espacial bien definido: el de las relaciones marítimas entre el Atlántico Norte y el Mediterráneo Occidental, tal como dichas relaciones se desarrollaron a partir de finales del siglo XIII, con especial incidencia a partir de mediados del siglo XIV. Obedece a mecanismos de naturaleza económica y política que resultan bien conocidos: es una experiencia de navegación mercantil o militar (léase corsaria), en donde la coordenada de la *ruta* y de la existencia siempre presente de una *costa* constituyen dos realidades centrales.

Generalizando, toda la costa atlántica de la Península Ibérica –de Cantabria y Galicia al Algarve y Andalucía Occidental– se vio directamente afectada. Situada a medio camino en dichas rutas y beneficiándose, por consiguiente, de las influencias del contacto con las regiones de mayor desarrollo de la Europa de entonces, esta costa vive de forma muy directa todo el conjunto de implicaciones (marítimas, económicas, sociales y políticas) derivadas de este proceso. Pero fue, sin duda (por lo menos hasta la segunda mitad del siglo XV), en los puertos portugueses, donde dichas consecuencias fueron asumidas con mayor intensidad. El carácter más «uniforme» del conjunto del país (en comparación con la multiplicidad y la diversidad de las regiones «españolas»), la existencia de un poder monárquico que, desde finales del siglo XIV, controla gran parte de las fuerzas y de los centros de decisión nacionales, la capacidad integradora de determinados centros urbanos –con Lisboa a la cabeza– y la dependencia de la economía portuguesa de ciertos recursos (como el flete, la pesca o las actividades corsarias) directamente relacionados con las actividades marítimas, constituyen algunas de las circunstancias que explican mejor dicho protagonismo.

En este contexto, la herencia de la experiencia medieval del Atlántico, y en el caso portugués, no puede separarse de las circunstancias históricas que vive Portugal en aquel entonces, cuyas líneas generales se desarrollan alrededor de los siguientes parámetros:

a) experiencia de la navegación comercial, tanto en las rutas del Atlántico Norte como en las rutas del Mediterráneo Occidental,

b) capacidad del poder político para comprender las exigencias económicas y sociales provocadas por dichas navegaciones, encuadrándolas en términos de una política y una diplomacia claramente asumidas por la monarquía (de las cuales, el Tratado de Windsor, firmado con Inglaterra en 1386 es, probablemente, la mejor –pero no la única– expresión),

c) tradición de movimiento marítimo en término de lucha militar, reforzada ideológicamente por el mantenimiento de un cuerpo doctrinario que cristalizó en torno a la idea de la cruzada, y que determina, fundamentalmente, a través de la actividad corsaria, una especial sensibilidad para valorar los marcos geográficos que se sitúan más allá de la mera ruta marítima medieval; es el caso –por sólo citar algunos ejemplos– de la atención prestada al control del espacio marítimo, de la valorización de los elementos definidores de dicho espacio (estrecho, cabo, etc.) y de la importancia otorgada a realidades tales como el ataque (o el desembarco) y el regreso rápido.

Éstos son, en suma, los elementos que van a estar presentes en la primera fase de la expansión atlántica a lo largo del siglo XV, determinando, de esta forma, los contornos de la nueva realidad oceánica nacida en esta centuria, con especiales consecuencias en la evolución posterior.

C) Las alteraciones derivadas de las nuevas experiencias atlánticas.

Frecuentemente, se señala que la dimensión generadora de novedades presentes en los descubrimientos está presente desde sus primeros pasos. No obstante, resulta importante tener presente que dichas novedades no surgen de forma automática como consecuencia directa e inmediata de situaciones que nosotros consideramos «nuevas». Y esto se debe, fundamentalmente, a dos razones distintas:

En primer lugar, la dialéctica de la novedad (muchas veces formulada de forma excesivamente simplista en relación a la oposición medievalidad-modernidad) no se deriva de la contraposición entre una realidad atlántica *imaginada* –por tanto, *subjetiva* (remitida cronológicamente en un «antes»)– y un conocimiento fruto de la *experiencia*, por tanto *objetivo* (situado cronológicamente en un «después»). Como ya se

ha dicho, entre las perspectivas históricamente medievales, se encuentran tanto las que son fruto de una operación de la imaginación y que no se corresponden con una experiencia directa de la realidad del mar (las enraizadas en la tradición bíblica o antigua) como las que se basan en la experiencia sensible de la navegación atlántica (las de los capitanes de los barcos comerciales de las rutas del norte o de los barcos corsarios en los mares del estrecho de Gibraltar).

En segundo lugar, el análisis de las situaciones concretas de las primeras navegaciones en el Atlántico, así como de los textos escritos por todos aquellos que fueron protagonistas, muestra claramente que entre la realidad nueva (o diferente) y la conciencia de dicha novedad (o diferencia) no existe una relación inmediata. Antes al contrario, se nota la tendencia a encuadrar las novedades en un sistema tradicional de saberes y de conocimiento, como cabe comprobar, por ejemplo, mediante la lectura de los textos del portugués Zurara referidos a la costa occidental africana, o de los italianos Cadamosto, Usodimare o del propio Colón, con respecto a sus viajes por el Atlántico central.

En este contexto, la alteración de fondo resulta algo más compleja. Pienso que sólo se verifica cuando confluyen, en un determinado momento y una determinada situación, dos clases de factores: la novedad del problema a enfrentar y la capacidad para entenderlo en términos de problema nuevo, lo cual exige, como consecuencia, una forma de pensar diferente. La cuestión es, por consiguiente, la del análisis histórico de la experiencia humana de las navegaciones en el Atlántico, y sólo por este camino, a mi modo de ver, podrá llegar a esclarecerse.

De esta manera, la consideración de lo que fueron las sucesivas experiencias vividas por los portugueses a lo largo del siglo XV, en el descubrimiento progresivo de los nuevos mares y de las nuevas tierras, pone de manifiesto, fundamentalmente, que durante mucho tiempo, fue posible integrar las nuevas situaciones dentro de los esquemas tradicionales. En términos cronológicos, cabe decir que esta continuidad se mantiene hasta mediados de la segunda mitad del siglo XV; en términos geográficos, hasta el golfo de Guinea inclusive.

Es cierto que se pueden apuntar, con la perspectiva de cinco siglos, numerosos ejemplos en donde se encuentran presentes ingredientes inéditos, primeras manifestaciones de dinámicas que, en tiempos ulteriores, demostrarán estar dotadas del mayor de los significados. En este sentido, cabe aducir los casos de las novedades de la carabela y

del regreso por alta mar, de los primeros indicios de navegación astronómica y de los contactos inéditos con poblaciones desconocidas, etc. No obstante, en términos de conjunto –y no es la golondrina lo que da razón de ser a la primavera–, resulta difícil hablar de la verdadera alteración, de la novedad, de la modernidad, antes de la década de los años setenta, y antes de que comenzara a navegarse seriamente en dirección a la región situada al sur de Guinea.

Pero entonces, ¿cuáles son los contornos de la novedad? ¿En qué contexto histórico se sitúa? ¿Cuál es la experiencia humana que dicha novedad presupone?

Ya lo hemos indicado en páginas anteriores. Siendo así, me limitaré a un breve enunciado de los principales aspectos, no sin antes subrayar que resulta imposible separar las causas, distinguiendo entre principales y secundarias, en la ingrata búsqueda por encontrar un punto de partida. De hecho, en un complejo de circunstancias, en donde los protagonistas son muchos y sus horizontes no siempre coinciden, los factores actúan en conjunto, en una relación de potenciación múltiple que resulta difícil de jerarquizar.

En términos políticos, es muy importante la llegada al poder de Juan II (regente en 1476, se convierte en rey en 1481), la cual no resulta ajena al fracaso de la estrategia de su padre Alfonso V; éste protagonizó el último intento de resolución de los problemas de la alineación marítima de Portugal dentro de un esquema típicamente medieval. En términos diplomáticos, la ruptura se sitúa entre 1479-1480 y 1494, es decir, entre los tratados luso-castellanos de las Alcáçovas-Toledo y de Tordesillas, verdaderos marcos jurídicos de la nueva realidad oceánica que estaba surgiendo. En términos náuticos, es la implementación segura de la navegación astronómica.

Asimismo, en relación con este aspecto, la cronología también es significativa. De hecho, el concepto moderno de *descubrimiento* será formulado por vez primera entre los años de 1472 y 1486. En un contexto en que la progresión de los viajes supera definitivamente las coordenadas tradicionales –las de la *costa* y las de la *ruta*–, en el foso que, en último término, separa un Diego Cão de un Bartolomé Dias (en tanto que figuras emblemáticas de lo que cabría denominar, respectivamente, el último navegante con perfil medieval y el primero con perfil moderno), el océano se piensa cada vez más como el *espacio a descubrir*.

Esto significa –como fue señalado anteriormente–, que, más allá de lo que cambia en la travesía atlántica a mediados del siglo xv, tal mutación posee un fuerte componente de carácter intelectual, que obedece, fundamentalmente a tres coordenadas:

a) la ruptura de la visión del Atlántico como espacio abierto, plasmada por vez primera en el Tratado de las Alcáçovas,

b) la ruptura con la visión del mar en tanto que espacio secundario en relación a la costa, plasmada por vez primera en la decisión de Bartolomé Dias de apartarse de la costa para, mediante una navegación en arco en dirección a occidente, entrar finalmente en el Índico,

c) la ruptura con la dimensión de horizontalidad en la visión del espacio atlántico, que ya resulta visible en el viaje de Bartolomé Dias y que se pone claramente de manifiesto en el Tratado de Tordesillas.

En la secuencia de la propuesta que acabamos de formular (más allá de lo que cambia en la travesía atlántica a mediados del siglo xv, la mutación tiene un fuerte componente de carácter intelectual), nos resta, para finalizar, abordar una última cuestión. Si bien son conocidos los componentes de dicha mutación (definición del Atlántico como un mar con límites, con un funcionamiento mecánico –por lo menos en lo que respecta a los vientos– y con una unidad posibilitada por su proyección meridiana), el problema surge cuando se trata de determinar su motor unificador.

A mi modo de ver, esto fue posible porque en el último cuarto del siglo xv, los portugueses lograron sustituir –cuando se trató de pensar la realidad marítima– la noción medieval de *lugar* por la noción moderna de *espacio*. Incapaces de concebir el espacio como una coordenada de la realidad, con independencia de los objetos concretos que lo ocupan, los hombres medievales no atienden ni a las distancias ni a la proporción de las representaciones. Para ellos, el espacio emana de las cosas. Por ello, el Atlántico medieval es el símbolo y la ruta –de la costa, del cabo o del estrecho– y, sobre todo, constituye el conjunto de los lugares marítimos, pero lugares diferenciados y concretos. Es lo que cabe encontrar en la experiencia de los primeros navegantes enriqueños hasta Guinea: la experiencia de «descubrimiento de lugares».

Pero he aquí que cuando, más tarde –a mediados de la segunda mitad del siglo–, el Atlántico se concibe como lo que está *aquí y más allá de*, con independencia de lo que existe más allá, ésta es la gran

diferencia: el espacio se concibe ya con independencia de los cuerpos que lo ocupan. Es la visión moderna del espacio hecha experiencia marítima. No es por casualidad que, paralelamente, se desarrollen los instrumentos que posibilitan medir dicho espacio. Es la navegación astronómica. En el fondo, significa que el océano es concebido como una red definida por coordenadas cuantificables. Es la latitud, el océano como extensión que interesa conocer. De alguna manera y en un ámbito concreto, son los albores de una determinada modernidad...

Con razón escribe Vitorino de Magalhães Godinho que los portugueses «contribuyeron de forma decisiva al paso de lo simbólico y de lo vago a la precisión descriptiva, a la utilización operativa del universo cualitativo».

La sucesión de los aspectos considerados a lo largo de las páginas de este libro, organizados en función de los diferentes capítulos que lo componen, nos permiten perfilar ciertas ideas clave, cuya enumeración y articulación puede constituir un adecuado fundamento para las conclusiones que interesa extraer... si verdaderamente se puede hablar de conclusiones en una obra de esta naturaleza.

Considero que, en líneas muy generales, resulta posible establecer dos niveles de consideraciones.

En primer lugar, la convicción de que el problema del inicio de las exploraciones marítimas de los portugueses no puede resolverse en el plano de la discusión erudita de la pura lógica de los hechos. En otras palabras, interesa, desde el principio, imponer una ruptura en el análisis de los diferentes aspectos a estudiar. De este modo, el discurso interpretativo se desarrollará permanentemente entre tres planos: los hechos documentados en las fuentes, por un lado, por otro, las posibilidades abiertas por la imaginación de nuestra *mirada* posterior, necesariamente enriquecida por la ampliación de horizontes (lo que introduce la «contemporaneidad» como dimensión temporal propia de realidades que, en el momento en que acontecieron, estaban desprovistas de ese atributo, por el desconocimiento que tenían acerca de ellas todos los que no vivieron dicha circunstancia) y, finalmente, por el conocimiento de las consecuencias de las opciones asumidas en cada momento por los protagonistas de aquel entonces.

En segundo lugar, la necesidad de hacer intervenir constantemente diferentes niveles de la realidad histórica (actualmente es imposible lograr una explicación mínimamente satisfactoria por medio de una

consideración sectorial), de forma a abarcar, tanto cuanto sea posible, el carácter global de los acontecimientos. En este sentido, la aproximación comprensiva tendrá que ser realizada, ya no por medio de compartimentaciones reduccionistas, sino a través de sucesivos ejercicios de aproximación... cuya preocupación consista tanto en mostrar como en evocar... Son muchos y variados los ángulos de visión mediante los cuales hay que abordar estos temas..., desde el mundo de lo utópico y de lo onírico hasta las profundidades de la estructura y los complejos (espaciales y/o económicos)..., desde la sucesión de las opciones (características de la dimensión de la política y la diplomacia) hasta la interpretación de los textos...

Por todo ello y consciente de que resulta importante evitar la dispersión a que tiende una multiplicidad de evocaciones tal, siempre he procurado —a lo largo de este libro— controlar dicho peligro, mediante el recurso permanente a la dimensión integradora de la experiencia humana. En el fondo, sólo el hombre —protagonista o espectador (porque «representar mentalmente» lo ocurrido es, para quien lo contempla con posterioridad, la única forma de «ver»)— es capaz de unificar la dispersión de las estructuras y las coyunturas, de los estímulos y las limitaciones, de las posibilidades económicas y los condicionamientos sociales, de las herencias culturales y los deseos de la política... Recurrir a la experiencia humana significa, finalmente, recurrir a aquello que resulta más profundo en el diálogo entre las generaciones, lo cual constituye, en última instancia, el gran motor de la reflexión histórica...

APÉNDICES

consideración sectorial), de forma a abarcar, tanto cuanto sea posible, el carácter global de los acontecimientos. En este sentido, la aproximación comprensiva tendrá que ser realizada, ya no por medio de compartimentos estancos o fragmentados, sino a través de múltiples ejercicios de aproximación... cuya preocupación constante tiene en su centro como en [illegible]... Son muchos y variados los ángulos de visión mediante los cuales hay que abordar estos temas... desde el mundo de lo utópico y de lo onírico hasta las profundidades de la estructura y los complejos [illegible] por [illegible]..., desde la [illegible] de las opciones [illegible] de la [illegible] de la política y la diplomacia hasta la interpretación de los textos...

Por todo ello, y [illegible] de que resulta importante evitar la dispersión a que [illegible] en [illegible], siempre he [illegible] a lo largo de [illegible] de este período, mediante el [illegible] como, en el fondo, [illegible] o [illegible] que [illegible] representar [illegible], para quien lo contempla con posterioridad, la [illegible] de [illegible] en [illegible] la [illegible] de las [illegible] y los [illegible], de los [illegible] y los [illegible], de las [illegible] y los [illegible], de las [illegible] culturales y las [illegible] de la política... Recurrir a la experiencia humana significa, lo [illegible], [illegible] a aquello que [illegible] está presente en el diálogo entre las generaciones, lo cual constituye, en última instancia, el gran [illegible] de la historia...

LOS ROSTROS DEL DESCUBRIMIENTO EN EL ATLÁNTICO

Alfonso V. Rey de Portugal (1432-1481). Hijo de don Duarte y de Leonor Trastámara, tercer rey de la dinastía de Avis, sube al trono siendo aún muy joven. Por esta razón, el reino será gobernado por su tío don Pedro, duque de Coimbra, hasta 1448. Bajo su mandato, Portugal desarrolla una política de aproximación y amistad hacia Castilla y, al mismo tiempo, se lleva a cabo la conquista de diversas plazas situadas en el norte de África.

Afonso, Diego. Navegante enriqueño, en 1444 se dirige a Río de Oro junto a Antón Gonçalves y Gomes Pires. Al año siguiente, en compañía del mismo Antón Gonçalves y de García Homem, arriba a la isla de Arguim. Según una carta real de 1462, habría descubierto, algunos meses antes, las siete islas más occidentales de Cabo Verde.

Afonso, Esteban. Navegante enriqueño, participa en varias expediciones de exploración del litoral occidental africano. En una de estas expediciones, junto a Lançarote de Lagos, llega hasta el Cabo Blanco (1444). Al año siguiente arriba al Senegal y en 1446 al río Grande, en Guinea. De regreso a la patria, encontrará la muerte en el transcurso de una escaramuza con los indígenas.

Aguiar, Jorge. Cartógrafo, autor de el mapa portugués con fecha (1492) y firma más antiguo de que se tiene noticia. Éste es el único dato que se conoce acerca de su vida. Se trata de una carta-portulano que representa íntegramente el Mediterráneo, que puede corresponder a un modelo más arcaico, que se remontaría, cuando menos, a cincuenta años antes. Hay una parte del golfo de Guinea, después de Sierra Leona, que está representada en el interior del continente.

Aires, Gomes. Participa en la expedición que en 1481 se dirige a Mina, bajo las órdenes de Diego de Azambuja.

Alejandro VI. Su verdadero nombre era Rodrigo de Borja (1430-1503), elegido papa en 1492. Un año más tarde suscribió varias bulas –que se inscriben en la secuencia de los viajes colombinos– favorables a los intereses castellanos.

Alenquer, Pero. Piloto portugués, acompaña a Bartolomé Dias en su viaje al Cabo en 1487-1488. Posteriormente fue escogido como piloto de una de las naves de la flota de Vasco da Gama, en el viaje que éste realizó a la India en 1488.

Almeida, Francisco de. Primer virrey de la India (c. 1450-1510). En 1493 es designado por don Juan II para dirigir la armada que Portugal preparó para intervenir en el Atlántico, mientras se llevaban a cabo las negociaciones luso-castellanas que precedieron a la firma del Tratado de Tordesillas.

Anes, Pedro. Autor principal del *Regimento do Cruzeiro do Sul*, destinado a medir la latitud en el hemisferio sur († 1508).

Azambuja, Diego de. Comendador de la Orden Militar de Avis (1432-1518), acompaña al condestable don Pedro a Barcelona (1464-1466) y , más tarde, participa en las campañas castellanas de don Alfonso V. En 1481, recibe el encargo por parte de don Juan II de dirigir la flota cuya misión consistía en construir el fuerte de San Jorge da Mina.

Baldaia, Alfonso Gonçalves. Despensero del infante don Enrique, acompaña a Gil Eanes en su segundo viaje después de pasar el Cabo Bojador, en 1435. Más tarde, a mediados de siglo, se instalará como colono en la Isla Terceira, en las Azores.

Barcelos, Pedro de. Navegante originario de las Azores, participará, entre los años 1495-1496 y 1499, junto a Juan Fernandes Lavrador, en un viaje desde la Isla Terceira al Atlántico Norte, habiendo llegado, probablemente, hasta Groenlandia.

Behaim, Martín. Alemán (c. 1469-1507), que hacia 1484 se dirige a Portugal, en donde permanecerá hasta su muerte. Está muy ligado a los descubrimientos portugueses, si bien muchos aspectos de esta relación no son conocidos de manera suficiente: constructor de un globo célebre, autor de una narración sobre las navegaciones a partir de un relato de Diego Gomes, presunto colaborador de astrónomos judíos en la preparación del *Regimento del Sol*, así como de las correspondientes tablas de la declinación para establecer correctamente las latitudes. La crítica contemporánea duda de la veracidad de algunos de estos datos.

Caboto, Sebastián. Navegante italiano (c.1480-1557). Hijo del navegante Juan Caboto, viajó al nordeste del continente americano en dos travesías realizadas en 1497 y 1498. A partir de 1592, al servicio del Rey Católico, participará activamente en las navegaciones castellanas.

Cabral, Gonzalo Velho. Comendador de la Orden de Cristo, participa de forma activa en las navegaciones enriqueñas. Dirigió las primeras acciones de ocupación y colonización en las islas de las Azores de Santa María y San Miguel, de las cuales fue el primer capitán donatario.

Cabral, Pedro Alvares. De la casa señorial de Juan II (c.1467-c.1520). Fue nombrado capitán de la armada que se dirige hacia la India en 1500 (la segunda). Camino del Cabo, encuentra la costa brasileña debido a una desviación en dirección a Occidente, cuya intención y significado exactos continúan siendo objeto de grandes discusiones entre los especialistas. Acerca de este evento (descubrimiento o «hallazgo» oficial) existe un documento de excepcional importancia: la carta de Pero Vaz de Caminha.

Cadamosto, Alvise. Navegante y comerciante veneciano (1432-1488). Participa en los viajes portugueses a Guinea de mediados de siglo, acerca de los cuales escribe dos relatos, publicados por vez primera en 1507: en el primer viaje llega hasta el Senegal y, en el segundo, alcanza el Cabo Blanco, las primeras islas del archipiélago de Cabo Verde y nuevamente las costas africanas hasta el río Gambia, cabo *Roxo* y el río Grande (1456).

Camara, Juan Gonçalves da. Hijo de Juan Gonçalves Zarco (1414-1501). Segundo capitán donatario de Funchal. Participa activamente en las campañas militares de Marruecos.

Camara, Rui Gonçalves da. Segundo hijo de Juan Gonçalves Zarco, propietario en Madeira, compra en 1474 las capitanías de San Miguel y Santa María, en las Azores, donde fomenta la colonización de forma considerable.

Caminha, Alvaro de. En 1493, es nombrado donatario de Santo Tomé. Es responsable de las primeras acciones de colonización en la isla.

Caminha, Pero Vaz de. Ciudadano de Oporto, caballero de la Casa Real, posiblemente haya participado en viajes a Guinea a finales del siglo xv. Habiendo embarcado en la armada de Pedro Alvares Cabral, fue el autor de la célebre carta enviada al rey Manuel, en donde se describen los primeros momentos del «hallazgo» de Brasil.

Cão, Diego. Capitán de los mares de Guinea, en los tiempos de la guerra marítima con Castilla. Recibe de Juan II el encargo de explorar los mares en dirección al sur, realizando tres travesías. En la primera, desde la prima-

vera de 1482 hasta finales de año o comienzos de 1483, pasa por Mina y llega al Zaire. Posiblemente, llegó hasta el Cabo del Lobo. En el segundo viaje, que habría comenzado en la primavera de 1483, repite el itinerario del anterior, pasa por la desembocadura del Zaire y Cabo del Lobo y navega hasta la *Angra* de Juan de Lisboa, desde donde regresa vía Zaire. Llega a Lisboa en la primavera de 1484. Finalmente, en el tercer viaje, iniciado en el otoño de 1485, navega a lo largo de la costa africana, hasta llegar a las proximidades del Trópico de Capricornio, regresando entonces a Lisboa, a donde habría arribado en 1486 o principios del siguiente año.

Castro, Fernando de. Gobernador de la Casa del infante don Enrique. En 1437 participa en el intento de conquista de Tánger y dirige dos expediciones —con resultados nulos— para ocupar las islas Canarias (1424 y 1440). Muere en 1441 en el mar, en un enfrentamiento con un barco corsario genovés.

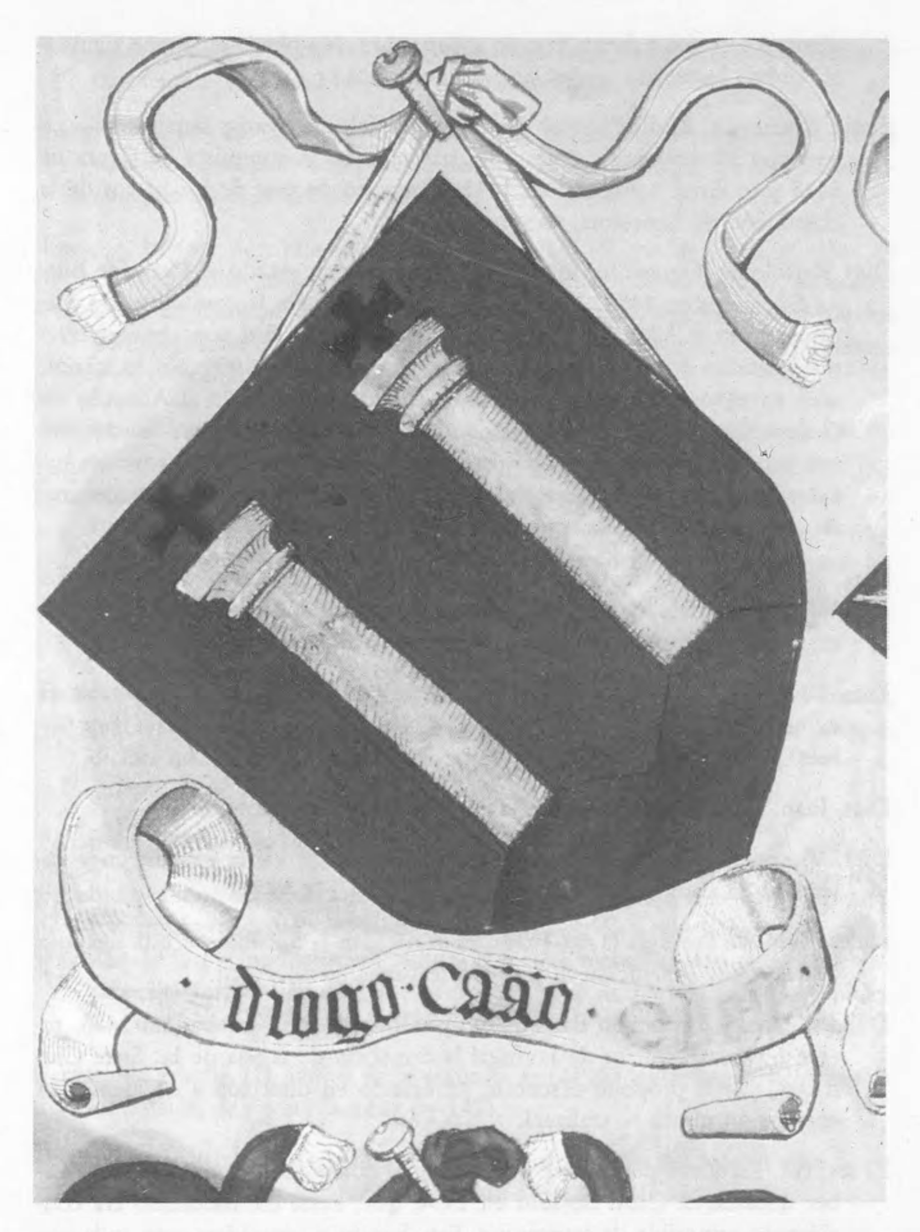
Coelho, Juan. Navegante portugués. Según informaciones de carácter dudoso, habría llegado a las Antillas entre los años 1475 y 1484.

Coelho, Nicolás. Navegante del siglo XV, tiene bajo su mando la nave *Berrio* en el viaje que realiza Vasco da Gama a la India en 1498. Asimismo, participa en la armada de Pedro Alvares Cabral.

Coimbra, Juan de. Forma parte de la armada de Vasco da Gama como piloto de la nave *San Rafael*, bajo las órdenes de Paulo da Gama.

Colón, Cristóbal. Navegante genovés (1451-1506). Tras varios viajes por el Mediterráneo, hacia 1476 llega a Portugal, donde se casa con Felipa Moníz, hija de Bartolomé Perestrelo, probablemente en 1479. Viaja a Madeira y a Guinea. En fecha incierta, presenta a Juan II su plan para llegar a la India por el camino de Occidente. Al no aceptarse su propuesta, abandona Portugal, dirigiéndose a Castilla, en donde, tras una serie de dificultades, logra obtener el apoyo de los Reyes Católicos, realizando, a su servicio, cuatro viajes a América (1492-1504).

Corte Real. Juan Vaz Corte Real (capitán donatario de Angra y de San Jorge en 1483) y sus dos hijos, Gaspar y Miguel, están ligados a varias expediciones al norte del continente americano, cuyos pasos y significado aún hoy constituyen objeto de discusión entre los especialistas. Las travesías realizadas por Juan Vaz habrían sido dos: una primera, hacia 1472, y una segunda, en compañía de sus hijos, probablemente antes de 1488. Resulta altamente dudoso que, de haber existido, dichos viajes hayan logrado algún resultado concreto. Otra fuente documental nos habla acerca de los viajes que realizaron los hijos años después —en 1500 y 1501-1502—, me-



25. Blasón de armas concedido por Juan II a Diego Cão (*Lisso do Armeiro Mor,* manuscrito del Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa). Fotografía de la «Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses».

diante los cuales habrían llegado a Terranova. No obstante, al año siguiente, ambos hermanos se dan por desaparecidos.

Costa, Soeiro da. Alcalde mayor de Lagos, participa en varias batallas en Aragón y el Mediterráneo. Asimismo, participa en la conquista de Ceuta de 1415 y se dirige a Arguim en 1443, al mando de uno de los barcos de la expedición de Lançarote, su yerno.

Dias, Bartolomé. Conocido, sobre todo, por haber alcanzado el Cabo de Buena Esperanza en 1488, descubriendo de esta manera la comunicación marítima entre el Atlántico y el Índico. Resulta muy difícil conocer con exactitud detalles de su vida, porque en la misma época existió, por lo menos, otro navegante con el mismo nombre. Ligado más tarde al Almacén de Guinea (entre 1494 y 1497), su nombre estará posteriormente relacionado con las expediciones de Vasco da Gama (en cuya preparación tuvo un papel relevante) y de Pedro Alvares Cabral (donde morirá en el transcurso de uma tempestad en las proximidades del Cabo).

Dias, Dinis. También llamado Dinis Fernandes, fue escudero de Juan I. En 1441, junto a Gonzalo de Sintra, llega hasta el Cabo Blanco. En 1444, organiza una expedición, y llega hasta el Cabo Verde.

Dias, Diego. Capitán de la nave que lleva las provisiones en la expedición de su hermano Bartolomé Dias, en 1487-1488. Escribano de la nave *San Gabriel*, participará en el viaje de Vasco da Gama.

Dias, Juan. Armador, participa en la expedición de Lançarote de 1444.

Dias, Vicente. Comerciante y armador, toma parte en varias expediciones enviadas a la costa africana y a las Canarias (en 1451).

Duarte. Rey de Portugal (1391-1438). Hijo de Juan I. Su nombre está ligado a la desastrosa expedición de Tánger, realizada en 1437.

Dulmo, Fernán. De origen flamenco, capitán de la Isla Terceira. En 1486, recibe por parte del rey de Portugal la donación de la isla de las Siete Ciudades, que él propone descubrir, navegando en dirección a occidente. La expedición nunca se realizará.

Eanes, Gil. Escudero del infante don Enrique, es conocido sobre todo por haber doblado el Cabo Bojador en 1434, que, hasta ese momento era considerado imposible de transponer. Esta hazaña se considera, con toda justicia, un hito significativo en el descubrimiento de la costa occidental africana y, a su vez, en los descubrimientos atlánticos.

Elvas, Lorenzo de. Navegante enriqueño, tuvo bajo su mando una de las embarcaciones que, en 1446, se dirigieron de Lagos a Madeira.

Enrique IV. Rey de Castilla (1425-1474). Hijo de Juan II, desarrollará a lo largo de todo su reinado una política de alianza con Portugal, que tendrá repercusiones en el Atlántico y Granada.

Enrique, Infante don Hijo de Juan I (1394-1460), duque de Viseu y señor de Covilhã, gobernador de la Orden de Cristo, será, en su tiempo, promotor de la exploración marítima de la costa occidental africana y uno de los patrocinadores de la política de conquista militar portuguesa en Marruecos y en Granada.

Escobar, Pedro. En 1471, conjuntamente con Juan de Santarém, descubre el río de San Juan y el sitio de Samma, en Mina, de donde se obtiene oro por vez primera. Posiblemente se trate de la primera expedición de Fernán Gomes, amparada por el contrato que éste firmó en 1469 con el rey de Portugal. Asimismo, éstos descubrirán las islas de Santo Tomé y Príncipe.

Esteves, Alvaro. Piloto de la segunda mitad del siglo xv, participó en la expedición de Pedro Escobar en 1471.

Fernandes, Alvaro. Sobrino de Juan Gonçalves, capitán donatario de Funchal, participó, formando parte de la flota de Lançarote de Lagos, en la expedición que llegó hasta el río Senegal y Cabo Verde en 1455. Al año siguiente, llegó hasta el río Tabite.

Fernandes, Dinis. Ver Dias, Dinis.

Fernandes, Juan. Escudero, en 1444 participa en un viaje a la costa africana, habiendo embarcado en la carabela de Antón Gonçalves. Desembarca en Río de Oro y permanecerá allí durante siete meses, siendo recogido en el cabo de Rescate por una nueva expedición al mando del mismo capitán. Los datos que reunió Fernandes resultaron ser del mayor interés.

Fernandes, Martín (1). Piloto de la segunda mitad del siglo xv, participó en la expedición de Pedro Escobar en 1471.

Fernandes, Martín (2). Redentor de cautivos al servicio del infante don Enrique, se dirigió, en compañía de Antón Gonçalves al Río de Oro.

Fernando, Infante (I). Hijo de Juan I, gobernador de la Orden Militar de Avis (1402-1443), participó en la fracasada expedición a Marruecos en 1437, en donde permaneció cautivo en calidad de rehén hasta hallar la muerte.

Fernando, Infante (II). Segundo hijo del rey Duarte, sobrino y heredero del infante don Enrique (1433-1470), ejerció un papel de primer orden en la política y la expansión política portuguesa durante la década de los sesenta en el siglo XV.

Ferreira, Gonzalo Aires. Navegante del siglo XV, está ligado a la expedición a Madeira que realizó en 1418 Juan Gonçalves Zarco.

Freitas, Alvaro. Comendador de Algezur, de la Orden Militar de Santiago, participó en la expedición de 1445 de Lançarote.

Gama, Esteban da. Alcalde de Sines, perteneció a la Orden de Santiago y fue el padre de Vasco da Gama. De no haber fallecido en 1495, habría sido escogido para asumir el mando de la expedición a la India de 1497-1498.

Gama, Paulo da. Hermano mayor de Vasco da Gama († 1499), tuvo bajo su mando la nave *San Rafael* en el viaje a la India de 1497-1498. Falleció en el regreso a Lisboa.

Gama, Vasco da. Hijo de Esteban da Gama (1468?-1524), dirigió el viaje del descubrimiento del camino marítimo hacia la India de 1497-1498, regresando a Lisboa en 1499. Volverá a la India en 1502 y 1504 y, más tarde (en 1524) en calidad de virrey, falleciendo aquel mismo año.

Gante, Juan Rodrigues de. Participó en la expedición a Mina que Diego de Azambuja realizó en 1481.

Gomes, Aires. Participó en la expedición a Mina de Diego de Azambuja.

Gomes, Diego. Escribano real, almojarife de Sintra y de la Casa del infante don Enrique, tomará parte en los viajes a los mares africanos en 1460 y 1462, siendo uno de los descubridores del archipiélago de Cabo Verde. Años más tarde, en la vejez, proporcionó una serie de datos a Martim Behaim, con las cuales éste redactó su propia descripción de las navegaciones portuguesas del siglo XV.

Gomes, Fernán. Burgués de Lisboa, en 1455, es nombrado cobrador de las rentas de Guinea. En 1469, arrienda al rey, en régimen de monopolio y durante cinco años, el comercio de la costa de Guinea (con excepción de Arguim y la zona reservada a los habitantes de Cabo Verde), mediante el pago de una renta anual de 200.000 reales y con la obligación de descubrir cada año 100 leguas de costa. Asimismo, recibe la exclusividad del comercio de la pimienta, debiendo pagar otros 100.000 reales anuales. En junio de 1473, dicho contrato fue renovado por espacio de un año. Al

amparo de este contrato, se descubrirán extensas zonas de costa hasta el cabo de Santa Catalina, situado ya en el hemisferio sur.

Gonçalves, Antón. Navegante enriqueño, realizó su primera travesía en 1441. Fue el primero en capturar esclavos en la costa africana. Participará en nuevos viajes en los años 1442, 1444 y 1445.

Gonçalves, Diego. Maestro constructor de navíos en Lagos durante la segunda mitad del siglo xv.

Homem, García. Criado del infante don Enrique y yerno de Juan Gonçalves Zarco, participa en la expedición de 1445, comandada por Antón Gonçalves.

Infante, Juan. Capitanea la carabela *San Pantaleón* en la expedición de Bartolomé Dias de 1487-1488.

Isabel y Fernando, Reyes Católicos. Reyes de Castilla y Aragón (1451-1504 y 1452-1516, respectivamente), suceden a Enrique IV. Desarrollan una política de distanciamiento en relación a Portugal. En lo que se refiere al dominio del Atlántico, esta política inicialmente hostil acabará por conducir, tras muchos enfrentamientos y negociaciones, a los tratados de las Alcáçovas-Toledo y de Tordesillas.

Juan I. Maestre de la Orden Militar de Avis, es nombrado más tarde rey de Portugal (1357-1433). Es el primero de la nueva dinastía. Su nombre está ligado a la expansión portuguesa mediante la conquista de Ceuta, en 1415, primer paso de una política militar en Marruecos que experimentará un notable desarrollo a lo largo del siglo xv.

Juan II. Rey de Castilla (1406-1454), desarrolló durante los últimos años de su vida una política de apoyo a los intereses de las navegaciones andaluzas en el Atlántico, lo que le llevó, en algunas ocasiones, a asumir una posición hostil a Portugal.

Juan II. Rey de Portugal (1455-1495). Hijo de Alfonso V y de su prima Isabel, hija del infante don Pedro, protagonizó uno de los momentos más significativos de la expansión atlántica del siglo xv, a la cual dio un importante impulso bien como responsable de los asuntos africanos (a partir de 1474), o bien en calidad de rey (a partir de 1481). La construcción del fuerte de San Jorge da Mina, los viajes de Diego Cão y de Bartolomé Dias, así como las negociaciones que condujeron al Tratado de Tordesillas, constituyen, entre otros, momentos relevantes de la historia de la expansión marítima en el Atlántico, a los cuales su nombre se encuentra íntimamente ligado.

Juan, Maestre. Cirujano real, es el autor de una carta dirigida al rey de Portugal, Manuel I, enviada desde Brasil en mayo de 1500, en donde se describen las observaciones astronómicas que le fueron encargadas.

Lançarote de Lagos. Escudero del infante don Enrique y almojarife real en Lagos, protagonizó varias expediciones a la costa africana durante los años cuarenta del siglo xv, cuya dimensión comercial constituye un factor determinante.

Lavrador, Juan Fernandes. Véase Pedro de Barcelos.

Leme, Antonio. Según Las Casas, mientras se encontraba residiendo en Madeira a partir del año 1471, aproximadamente, informó a Colón acerca de un viaje que había realizado hacia Occidente y durante el cual, había divisado tres islas. No existe ninguna otra fuente que documente este suceso.

Lemos, Gaspar de. Piloto de la flota de Pedro Alvares Cabral, en 1500. Fue enviado desde Brasil a Lisboa para dar noticias acerca de la expedición.

Lopes, Alfonso. Piloto de la flota de Pedro Alvares Cabral, en 1500.

Mallorca, Jaime de. Cartógrafo mallorquín que viajó a Portugal tras ser invitado por el infante don Enrique en fecha incierta (entre 1420 y 1425-1427?). Según la opinión tradicional, fue hijo de Abraham Cresques, judío, cartógrafo y constructor de brújulas, al servicio del rey de Aragón. Sin embargo, algunos autores dudan de la validez de esta filiación, presentando argumentos contundentes, por lo que se mantiene aún sin resolver la identificación del cartógrafo que habría viajado a Portugal.

Manuel I. Rey de Portugal (1469-1521), sucede en el trono a Juan II. Fue durante su reinado cuando se dieron los dos últimos pasos en el descubrimiento de las rutas portuguesas en el Atlántico Sur: el viaje de Vasco da Gama camino a la India (en 1497-1498) y la expedición de Pedro Alvares Cabral (1500), en el transcurso del cual se descubrió Brasil.

Martins, Alvaro. Piloto de la carabela *San Pantaleón* en el viaje de Bartolomé Dias, en 1487-1488.

Meneses, Duarte de. Hijo de don Pedro de Meneses, es nombrado capitán de Alcácer Seguer, tras su conquista en 1458. Muere en combate en 1464.

Meneses, Pedro de. Primer conde de Vila Real y primer capitán de Ceuta, desde la conquista de esta ciudad en 1415, hasta su muerte, en 1437.

Noli, Antonio da. Navegante y mercader genovés, viaja a Cabo Verde a mediados del siglo xv. Regresará en 1462, en calidad de capitán de Santiago.

Ornelas, Alvaro de. Perteneciente a la casa del infante don Enrique, puebla Madeira en fecha incierta (antes de 1481). Primer capitán donatario de la isla de Pico, en las Azores.

Paiva, Juan de. Perteneciente a la Casa Real, es nombrado capitán donatario en Santo Tomé en 1485.

Pedro, Infante don. Segundo hijo de Juan I (1392-1449), está ligado a la presencia portuguesa en Marruecos, acerca de la cual emitió opiniones que no siempre estaban de acuerdo con la orientación oficial. Regente del reino entre 1439 y 1446. Durante estos años realizó una importante labor de colonización de las islas y de expansión de las navegaciones de descubrimiento. Morirá en plena batalla de Alfarrobeira, en lucha contra el monarca Alfonso V, su sobrino yerno.

Pereira, Duarte Pacheco. Caballero de la Casa Real y navegante de la segunda mitad del siglo XV (1460?-1533), realizó, por orden de Juan II viajes de exploración a la costa de Guinea. Toma parte en la delegación que negocia la última fase que conducirá a la firma del Tratado de Tordesillas, regresando, posteriormente, a las navegaciones del Atlántico Central. A principios del siglo XVI, viajará a la India, en donde se revelará como un excelente jefe militar. Autor de una obra fundamental para comprender el pensamiento geográfico de su época, el *Esmeraldo de situ orbis.*

Pereira, Juan. Uno de los primeros pobladores de la isla de Santo Tomé, en representación del donatario, Juan de Paiva, a donde llegó en 1486. Recibió la capitanía en 1490.

Perestrelo, Bartolomé. De ascendencia italiana, caballero de la Casa del infante don Enrique, recibe en 1446 la donación de Porto Santo. Padre de Felipa Moniz, con quien se casará Cristóbal Colón.

Pina, Rui de. Cronista y diplomático de finales del siglo XV (1440?-1522), es autor de varias crónicas acerca de los reyes de Portugal, fundamentales para la comprensión de la época (principalmente sobre los reyes Duarte, Alfonso V y Juan II).

Pires, Gomes. Navegante enriqueño, participa en varias expediciones durante los años cuarenta (Río de Oro y Senegal).

Pisano, Mateus. Profesor de latín del rey de Portugal, Alfonso V, autor de *Bello Septensi*, escrito aproximadamente en 1460, que no pasa de ser una readaptación, con propósitos propagandísticos, de parte de la crónica de Zurara.

Preste Juan. Monarca mítico, cuyas influencias están profundamente enraizadas en la cultura y en la sensibilidad occidental, resume, ya en las vísperas de

la Edad Moderna, la herencia heterogénea de las noticias acerca de la existencia de cristiandades extra-europeas. Si bien la noticia más antigua acerca del Preste Juan data del siglo XII, éste será posteriormente objeto de una localización itinerante, llegando, en el siglo XIII, a ser identificado con Gengis Khan. No obstante, desde comienzos del siglo XV, el reino del Preste Juan estará localizado idealmente en África, lo que será confirmado por varios contactos realizados a lo largo del siglo XV. En esta centuria desempeñó un importante papel en el conjunto de las motivaciones ideológicas que acompañaron los procesos de los descubrimientos portugueses a lo largo de la costa africana.

Reinel, Pedro. Cartógrafo, autor de un importante portulano atlántico, que tiene la particularidad de incluir el diseño de la costa del golfo de Guinea al sur del ecuador —realizado en el interior del continente africano en el espacio correspondiente al Sáhara—, que, al parecer, corresponde al espacio descubierto durante el primer viaje de Diego Cão. Posiblemente, fue diseñado entre 1484 y 1492, tal vez en 1485.

Rodrigo, Maestre. Judío, médico de las cortes de Alfonso V, Juan II y Manuel I, recibió el encargo de definir las normas para determinar la latitud en altamar mediante la declinación del sol.

Santarem, Juan de. Vease, Escobar, Pedro.

Santiago, Juan de. Piloto, participó en una de las expediciones de Diego Cão y, más tarde, en la de Bartolomé Dias.

Sequeira, Rui de. Perteneciente a la casa de Alfonso V, al servicio de Fernán Gomes, en 1474 (o 1475), descubre el Cabo de Santa Catalina.

Silves, Diego de. Piloto, descubre, en 1427, las islas centrales y orientales de las Azores.

Sintra, Gonzalo Alfonso de. Navegante enriqueño, se dirige al Cabo Blanco en 1441, conjuntamente con Nuño Tristão. Muere en el litoral africano en 1444 durante una contienda contra los indígenas.

Sintra, Pedro de. Perteneciente a la Casa del infante don Enrique, estuvo al servicio de Fernán Gomes. Descubrió Sierra Leona y exploró la costa de Mina.

Sousa, Cid de. Capitán de una embarcación real que, a mediados del siglo XV, habrá partido hacia Guinea. En dicha expedición estuvo acompañado por un escudero de la Casa del infante don Enrique (Nuño Antonio de Góis), encargado de los asuntos comerciales de la expedición.

Sousa, Rui de. Político y diplomático de las cortes de Alfonso V, Juan II y Manuel I. Entre otras funciones, asume el cargo de capitán de la embajada enviada al Congo por el rey de Portugal en 1491 y participó en las negociaciones del Tratado de Tordesillas.

Teive, Diego de. Descubridor de las islas occidentales del archipiélago de las Azores, en 1452.

Teixeira, Tristão Vaz. Caballero de la Casa del infante don Enrique, combatió en Marruecos y fue nombrado más tarde (1440) capitán de Machico, en Madeira.

Teles, Fernán. Adjudicatario de las islas Cuervo y Flores, del archipiélago de las Azores. Compró los derechos de dichas islas a Juan de Teive, hijo del descubridor, Diego de Teive. Según las autorizaciones reales de 1474 y 1475, Fernán Teles desarrolló el proyecto de navegar hacia Occidente, en busca de islas aún sin descubrir. No se tienen noticias acerca de los resultados de su empresa, si se realizó.

Tristão, Nuño. Criado de la cámara del infante don Enrique, participó, cuando menos, en cuatro travesías hacia la costa africana (1441-1446). Murió durante la última expedición, en la desembocadura del río Gambia.

Usodimare, Antoniotto. Mercader genovés. Llega a Portugal a mediados del siglo xv. Viaja en dos ocasiones a Guinea, en barcos portugueses, antes de regresar a Italia. Es autor de una carta (fechada en 1455), en donde describe las motivaciones que le conducen a embarcar, proporcionando cierta información recibida.

Valarte. Danés, participa en una expedición enriqueña en 1447, durante la cual fallece.

Velho, Alvaro. Autor de la relación de Vasco da Gama a la India, de 1497-1499.

Velho, Gonzalo. Ver Cabral, Gonzalo Velho.

Vespucio, Américo. Florentino († 1512), viajó a España y participó en dos expediciones a América. Posteriormente, viajó al servicio del rey de Portugal, tomando parte en dos armadas lusitanas que se dirigían a América del Sur. Autor de varias cartas en donde describe sus viajes. Para el caso portugués, interesan especialmente *Mundus Novus* (fechada en 1504, aunque se refiere a una expedición realizada en 1501-1502) y la carta de Lisboa, dirigida a Pier Soderini (fechada en el mismo año).

Vizinho, (Maestre) Andrés. Médico y astrólogo de Juan II, tradujo al latín el *Almanach Perpetuum*, de Abraham Zacuto. Fue enviado a Guinea, en 1485, para «conocer la altura del sol», como escribió Colón. En otras palabras, se trataba de encontrar las normas para la determinación de las latitudes mediante la altura meridiana del sol.

Zacuto, Abraham. Judío de Salamanca y astrólogo (c.1450-c.1522), se refugia en Portugal en 1492, en donde proporciona una ayuda importante en la divulgación de algunos aspectos relacionados con los descubrimientos. Posiblemente, fue autor de las primeras «tablas cuatrienales del sol para la navegación». Su obra más importante es el *Almanach Perpetuum*. Como resultado del decreto de expulsión de los judíos de Portugal, 1496, emigra a Damasco, en donde permanece hasta el final de sus días.

Zarco, Juan Goncalves. Perteneciente a la Casa del infante don Enrique, participó en la conquista de Ceuta. Más tarde es nombrado capitán de una armada de reconocimiento en Madeira. Dirigió, desde el comienzo, la colonización y el poblamiento de la región occidental de la isla. Más tarde, será nombrado donatario de Funchal.

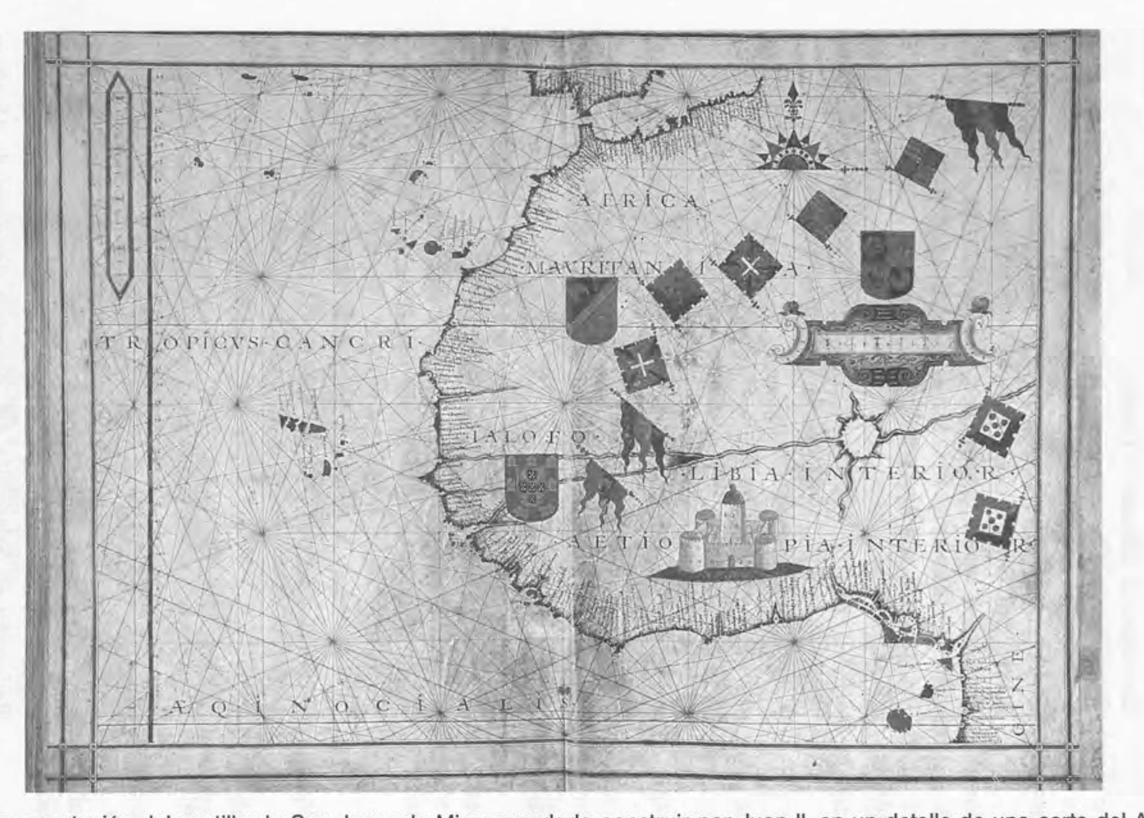
Zurara, Gomes Eanes de. Cronista real ([1410-1420]-[1473-1474]), sucesor de Fernán Lopes en el cargo, comendador de la Orden de Cristo, es autor de textos fundamentales para la historia de la presencia portuguesa en Marruecos (*Crónica da Tomada de Ceuta, Crónica do Conde D. Pedro de Meneses* e *Crónica de D. Duarte de Meneses*) y de los primeros pasos del descubrimiento de la costa africana *(Crónica da Guiné).*

CRONOLOGÍA DE LOS DESCUBRIMIENTOS ATLÁNTICOS

1291	Los hermanos Vivaldi, genoveses, procuran llegar a la India por el Atlántico, fracasando en su intento.
1336 c	Expedición portuguesa a las Canarias. Como consecuencia, años después (en 1345), el rey de Portugal, Alfonso IV, reivindica para sí la posesión del archipiélago.
1346	El catalán Jaime Ferrer intenta llegar al «Río de Oro», navegando a lo largo de la costa africana, de donde jamás regresó.
1353	Tratado de comercio luso-británico.
1383-1385	Crisis dinástica en Portugal. Nombramiento de Juan I. Victoria militar contra los castellanos en Aljubarrota (1385).
1386	Tratado de alianza entre Portugal e Inglaterra, firmado en Windsor.
1394	Nacimiento en Oporto del infante don Enrique.
1415	Conquista de Ceuta.
1419-1420	Descubrimiento del archipiélago de Madeira (Porto Santo y Madeira) por Juan Gonçalves Zarco, Tristán Vaz Teixeira y Bartolomé Perestrelo.
1420	El infante don Enrique es nombrado administrador y gobernador de la Orden de Cristo.
1424-1425	Expedición militar portuguesa al archipiélago de las Canarias, bajo el mando de don Fernando de Castro.
1425 c	Probable inicio de la colonización portuguesa de Madeira.
1427	Descubrimiento de las islas centrales y orientales de las Azores por Diego de Silves.
1427-1428	Nueva tentativa portuguesa de posesión del archipiélago de las Canarias.
1433	Muerte de Juan I. Sube al trono el rey Duarte, quien realiza una consulta a sus consejeros: ¿debe combatirse a los moros en

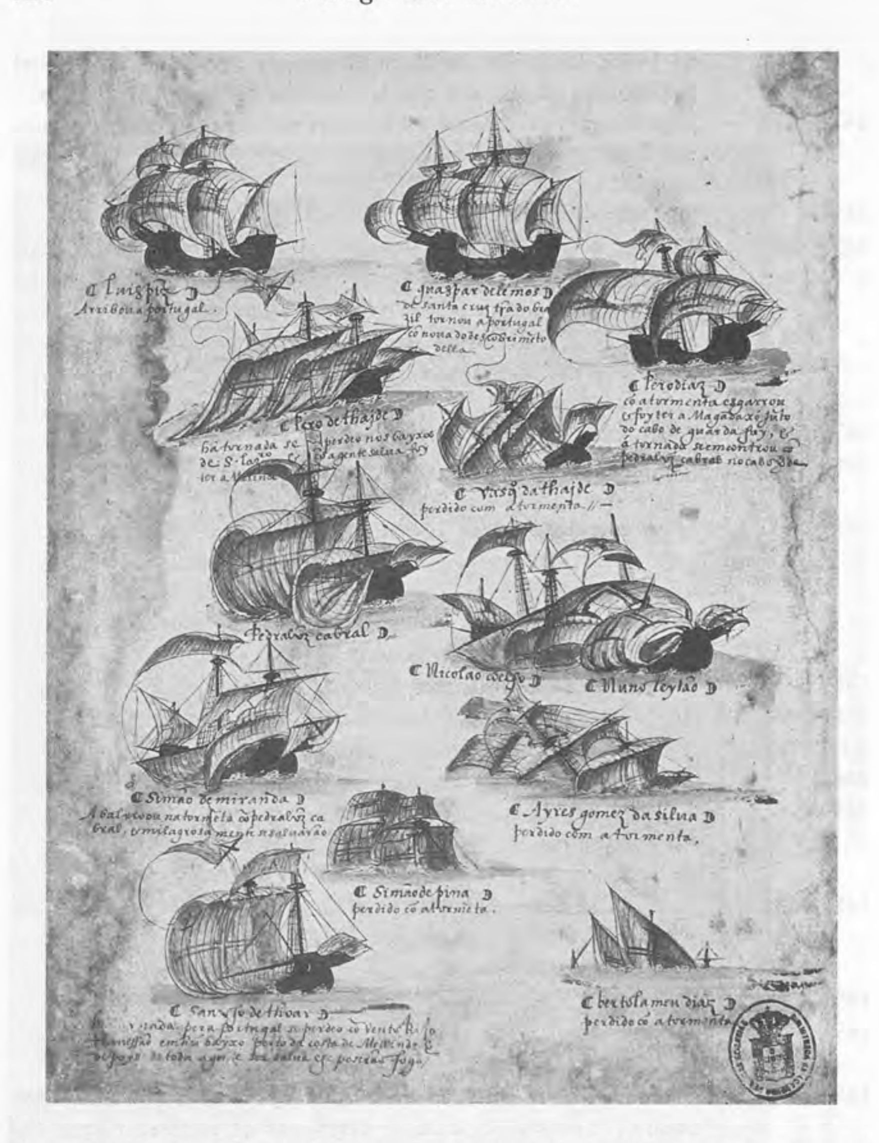
	Granada o en Castilla? Los archipiélagos de Madeira y las Azores, así como la pesca del Algarve son donadas al infante don Enrique.
1434	El Cabo Bojador, en la costa africana (27°), es doblado por el escudero del infante don Enrique, Gil Eanes. Bula papal, autorizando el comercio con los moros, exceptuando algunas mercancías prohibidas.
1435	El Concilio de Basilea se ocupa de la cuestión de la soberanía del archipiélago de las Canarias. Viaje de Gil Eanes y Alfonso Gonçalves Baldaia hasta la Angra dos Ruivos (24°, 51' N).
1436	Alfonso Gonçalves Baldaia viaja más allá del Río de Oro y llega a Piedra de Galé (22°, 3' N). Bula papal que autoriza a los portugueses a entrar en guerra con Marruecos.
1437	Expedición portuguesa con el propósito de conquistar Tánger, que terminó en fracaso. El infante de don Fernando, administrador de la Orden de Avis, permanece en Marruecos en calidad de rehén, en donde morirá en 1443.
1438	Muerte del rey Duarte. Su hijo y heredero, Alfonso V, sin haber alcanzado aún la mayoría de edad, sube al trono. Tienen lugar luchas internas en Portugal por la regencia, imponiéndose, finalmente, en 1439, el infante don Pedro, duque de Coimbra y tío del joven monarca.
1439	Inicio de la colonización sistemática de las Azores.
1440	Tercera expedición militar portuguesa al archipiélago de las Canarias, bajo el mando de don Fernando de Castro. Tristán Vaz Teixeira recibe la capitanía de Machico, en Madeira.
1441	Nuño Tristão divisa el Cabo Blanco.
1442	Antón Gonçalves, Dinis Dias y Gonzalo de Sintra exploran la costa del Río de Oro.
1443	Nuño Tristão llega a Arguim. De manos del regente de Portugal son atribuidos al infante don Enrique los derechos de navegación y comercio al sur del Cabo Bojador.
1443-1444	Diversas expediciones en la costa africana, de comercio y captura de esclavos, dirigidas principalmente por Antón Gonçalves, Diego Afonso, Lançarote de Lagos y Gonzalo de Sintra. En 1444, Nuño Tristão llega a las inmediaciones del Senegal y Dinis Dias se dirige a Cabo Verde.
1446	Muerte de Nuño Tristão en la desembocadura del río Gambia. Bartolomé Perestrelo asume el mando de Porto Santo.

1448-1449	Divisiones internas en Portugal. El antiguo regente, el infante don Pedro, muere en la batalla de Alfarrobeira en lucha contra las tropas de Alfonso V (1449).
1449	El rey de Castilla concede al duque de Medina Sidonia la costa situada entre el Cabo Gué y el Bojador.
1452 c	Descubrimiento de las islas occidentales del archipiélago de las Azores por Diego de Teive.
1455	Bula papal que concede a los portugueses todos los derechos sobre las tierras y mares más allá del Cabo Bojador. Establecimiento de la factoría de Arguim.
1456-1460 c	Descubrimiento del archipiélago de Cabo Verde, realizado probablemente por Diego Gomes y el veneciano Alvise de Cadamosto (c. 1456) o Antonio da Noli (c.1460).
1458	Conquista de Alcácer-Seguer.
1459	Juan Gonçalves Zarco recibe la capitanía de Funchal.
1460	Muerte del infante don Enrique. Gonzalo Velho asume la capitanía de Santa María y San Miguel (Azores).
1462-1466	Comienza la colonización de la isla de Santiago, en el archipiélago de Cabo Verde.
1463	Transferencia de la factoría del comercio africano de Lagos hacia Lisboa.
1463-1464	Alfonso V intenta, sin éxito, conquistar Tánger.
1468	El flamenco Van Huertere recibe la capitanía de Faial (Azores).
1468-1469	El infante don Fernando, hermano de Alfonso V, ataca y destruye Anafé, importante base corsaria musulmana.
1469	Celebración de un contrato de arrendamiento entre la Corona portuguesa y el mercader Fernán Gomes, a través del cual éste se compromete a descubrir 100 leguas de costa anuales a cambio de la concesión del monopolio del comercio africano.
1471	Descubrimiento de Mina. Alfonso V es nombrado rey de los Algarves d'Aquém e Além Mar. Conquista de Arcila y ocupación de Tánger.
1471-1472	Diversos descubrimientos en el golfo de Guinea realizados por Juan de Santarém, Pero Escobar y Fernán do Pó.
1474	Descubrimiento del Cabo de Santa Catalina (1°, 54' S) por Rui de Sequeira. El príncipe heredero de Portugal, el futuro Juan II, pasa a supervisar personalmente los descubrimientos y las navegaciones atlánticas.
1475	Redacción en Salamanca del *Almanach Perpetuum* de Abraham Zacuto, con las tablas de la declinación solar, aplicadas más tarde en Portugal a la navegación astronómica (editado en Leira



26. Representación del castillo de San Jorge da Mina, mandado construir por Juan II, en un detalle de una carta del Atlas de Fernán Vaz Dourado (Biblioteca Nacional de Lisboa). Fotografía de la «Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses».

	en 1496). Inicio del conflicto abierto de Alfonso V con Isabel la Católica, en relación con la sucesión del trono de Castilla.
1475-1479	Expediciones castellanas a los mares de Guinea y a las posesiones portuguesas en África. Enfrentamientos marítimos luso-castellanos en el Atlántico.
1476	Derrota militar portuguesa en Toro.
1479-1480	Tratado de paz de las Alcáçovas-Toledo, mediante el cual Portugal acepta la sucesión de la Corona castellana en la persona de Isabel la Católica y ambos países establecen una línea imaginaria de división horizontal, situada al nivel del punto más meridional de las Canarias, correspondiendo el norte a Castilla y el sur a Portugal.
1479-1485	Estadía de Colón en Portugal.
1480	Medidas adoptadas por los portugueses para reforzar el control del acceso a los mares de Guinea.
1481	Muerte de Alfonso V. Juan II sube al trono. Diego de Azambuja es enviado por Juan II a Mina para construir allí un fuerte (cuya conclusión tuvo lugar en los inicios de 1482), con el propósito de controlar el comercio sahariano del oro, así como de apoyar la navegación portuguesa hacia el sur de Guinea.
1482	El flamenco Van Huertere asume la capitanía de Pico (Azores).
1482-1486 o (1487)	Viajes de Diego Cão al Atlántico sur, hasta el río Zaire y más al sur hasta la Sierra Parda (22°, 10' S).
1486	Azamor reconoce la soberanía portuguesa.
1487	Alfonso de Paiva y Pero da Covilhã parten de Lisboa con el encargo de entrar en contacto con el Preste Juan, por tierra, y de recoger información sobre la navegación en el Índico.
1487-1488	Viaje de Bartolomé Dias al Cabo de Buena Esperanza y descubrimiento de la comunicación marítima entre el Atlántico y el Índico.
1493	Llegada de Colón a Lisboa al regreso de su primer viaje a América.
1493-1494	Contencioso luso-castellano por la soberanía de las tierras recién descubiertas en el Atlántico Occidental.
1494	Acuerdo luso-castellano de Tordesillas para la partición del océano, mediante el cual se determina el establecimiento de una línea meridiana imaginaria 370 leguas a occidente de Cabo Verde.
1495	Muerte de Juan II, sin descendencia legítima. Su cuñado, Manuel I, sube al trono.
1497	Vasco da Gama asume el mando supremo de la armada que el rey de Portugal pretende enviar a la India. Partiendo de Lisboa



27. 1500. Representación de la flota de Pedro Alvares Cabral, que al mando de la segunda flota que partió hacia la India desde Lisboa, descubrió el Brasil, según el códice del *Libro de las Armadas* de la Academia de las Ciencias de Lisboa. En la hoja se lee lo siguiente: «En el año de 1500, partió Pedro Alvares Cabral hacia la India, el 9 de marzo, siendo capitán de trece velas —naves, navíos y carabelas— de las cuales, tras el fuerte temporal que les alcanzó durante la travesía de Brasil al cabo de Buena Esperanza, se perdieron cuatro...».

en junio, la flota –constituida por tres navíos– se dirige al archipiélago de Cabo Verde, desde donde parte a principio de agosto. No divisan tierra sino hasta el 7 de noviembre, cuando llegan a la Bahía de Santa Helena, situada aproximadamente 100 millas al norte del Cabo de Buena Esperanza. El 17, la flota parte nuevamente, el 22 penetra en el Índico, buscando el norte a lo largo de la costa oriental africana: Zambeze (enero de 1498), isla de Mozambique (marzo), Mombasa y Melinde (abril). Finalmente, llegan a la India en mayo, fundando Calcuta. El viaje de regreso transcurre entre agosto de 1498 y julio-agosto de 1499, una vez que los barcos llegan a Lisboa de forma separada.

1500 Descubrimiento del Brasil por la armada de Pedro Alvares Cabral.

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes e instrumentos de trabajo

Diccionarios, guías bibliográficas y catálogos de exposiciones

Diccionarios

1. *Dicionário de História de Portugal* (dir. J. Serrão), 4 vols., Lisboa, 1963-1971.
2. Pico, M. A. T. C., *A terminologia naval portuguesa anterior a 1460,* Sociedade de Língua Portuguesa, Lisboa, (s.d.)

Guías bibliográficas

3. Godinho, V. de M., bibliografía incluida en *Os Descobrimentos Portugueses e a Economia Mundial,* **[89]**, vol. 4, pp. 227-308.
4. Godinho, V. de M., orientación de lecturas incluida en *A Economia dos Descobrimentos Henriquinos,* **[88]**, pp. 219-235.
5. Marques, A. P., *Guia de História dos Descobrimentos e Expansão Portuguesa,* Biblioteca Nacional, Lisboa, 1988.
6. Marques, A. H. de O., *Guia do Estudante de História Medieval Portuguesa,* Editorial Estampa, Lisboa, 1988.

Catálogos de exposiciones

7. *Os Descobrimentos Portugueses e a Europa do Renascimento*, Lisboa, 1983, volúmenes referidos a la Casa dos Bicos (Dinastía de Avis) y Arte Antiga

I, (Los Descubrimientos y el Renacimiento), Lisboa, Comissariado para a XVII Exposição Europeia de Arte, Ciência e Cultura do Conselho da Europa - Imprensa Nacional/Casa da Moeda, Lisboa, 1983.
8. *Portugal-Brazil. The age of Atlantic Discoveries* [Nueva York, 1990], Bertand Editora, Franco Maria Ricci, Brazilian Cultural Foundation, Lisboa, Milán, Nueva York, 1990.
9. *Feitorias. L'Art au Portugal au temps des Grandes Découvertes (fin XIVè siècle jusqu'à 1548)*, Europalia 91 Portugal [Antuérpia, 1991], Europalia, Bruselas, 1991.
10. *Circa 1492. Art in the age of exploration* [Washington, 1991], National Gallery of Art y Yale University Press, Washington y New Haven y Londres, 1991.

Publicaciones de fuentes y documentos

11. Arruda, M. M. V., *Colecção de documentos relativos ao descobrimento e povoamento dos Açores*, Junta Geral do Distrito de Ponta Delgada, 1932.
12. Azevedo, P. de, *Documentos das Chancelarias Reais anteriores a 1531 relativos a Marrocos*, 2 vols., Academia das Ciências, Lisboa, 1915-1934.
13. Brasio, A., *Monumenta Missionária Africana. Africa Ocidental (1342-1499)*, 2.ª serie, vol. 1, Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1958.
14. Coelho, P. M. L., *Documentos inéditos de Marrocos. Chancelaria de D. João II*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1943.
15. Dinis, A. J. D., *Monumenta Henricina*, 15 vols., Comissão Executiva das Comemorações do Quinto Centenário da Morte do Infante D. Henrique, Coimbra, 1960-1974.
16. Garcia, J. M., *Viagens dos Descobrimentos*, Presença, Lisboa, 1983.
17. Godinho, V. de M. G., *Documentos sobre a Expansão Portuguesa*, 3 vols., Edições Cosmos, Lisboa, 1943-1956.
18. Marques, J. M. da S., *Descobrimentos Portugueses. Documentos para a sus história*, 5 vols., Instituto para a Alta Cultura, Lisboa, 1944-1971, edicion facsímil, Instituto Nacional de Investigação Científica, Lisboa, 1988.
19. Rego, A. da S., dir., *As Gavetas da Torre do Tombo*, 11 vols., Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1965-1975.

Congresos

Además de las actas de los congresos conmemorativos de otros años (como las *Actas do Congresso do Mundo Português*, Lisboa, 1940, o las *Actas do Congres-*

so Internacional de História dos Descobrimentos, Lisboa, 1960), se pueden consultar las más recientes:

20. *Actas do Seminário Ciência Náutica e Técnicas de Navegação nos séculos* XV *e* XVI [Macau, 1987], Instituto Cultural de Macau, Macau, 1988.
21. *Actas do Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época* [Porto, 1988], 5 vols., Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Oporto, 1989-1990.
22. *Actas da VI Reunião Internacional de História da Náutica e Hidrografia,* Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Lisboa, 1989 (la primera reunión se remonta a 1968).
23. *Actes de La Découverte, le Portugal et l'Europe* [París, 1988], Fundação Calouste Gulbenkian, París, 1990.

Crónicas

24. Serrão, J. V., *A historiografia portuguesa. vol. 1, [sec. XII-XVI],* Verbo, Lisboa, 1972, (obra general de consulta).

Ceuta y norte de África

25. Alvares, (Fray) J., *Crónica do Infante Santo D. Fernando,* edición de Mendes dos Remedios, F. França Amado, Coimbra, 1911, nueva edición de A. Almeida Calado, Acta Universitatais Conimbrigensis, Coimbra, 1960.
26. Pisano, M. de, *De Bello Septensi,* Academia das Ciências, Lisboa, 1915.
27. Zurara, G. E. de, *Crónica da tomada de Ceuta,* edición de F. M. Esteves Pereira, Academia das Ciências, Lisboa, 1915.
28. Zurara, G. E. de, *Crónica de D. Pedro de Meneses,* Academia das Ciências, Lisboa, 1792, edición facsímil, Oporto, Comissão Organizadora do Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época, Porto, 1988.
29. Zurara, G. E. de, *Crónica de D. Duarte de Meneses,* Academia das Ciências, Lisboa, 1793, edición más reciente por L. King, Universidade Nova, Lisboa, 1978.
30. Sobre este autor ver A. Dias Dinis, *Vida e obra de Gomes Eanes de Zurara, en Introdução éa Crónica dos feitos da Guiné,* vol. 1, **[31]**, pp. 3-112.

Costa occidental africana y golfo de Guinea

31. Zurara, G. E. de, *Crónica da Guiné*, ed. J. de Bragança, Livraria Civilização, Oporto, 1937, reeditada en 1973. Otras ediciones: Agência Geral das Colónias, Lisboa, 1949, A. J. Dias Dinis; Academia Portuguesa da História, 2 vols., Lisboa, 1978-1981, T. Sousa Soares; Institut Français de l'Afrique Noire, Dakar, 1960, L. Bourdon y R. Ricard (versión francesa).
32-34. Sobre esta crónica, ver: D. Leite, Acerca da *Crónica dos feitos de Guinee*, Bertrand, Lisboa, 1941; A. J. Costa Pimpão, A *Crónica do feitos da Guiné: as minhas «teses» e as «teses» de Duarte Leite*, reeditado en *Escritos Diversos*, Universidade de Coimbra, Coimbra, 1972, pp. 5-42, entre otros estudios dedicados a este tema; J. de Carvalho, *Sobre a erudição de Gomes Eanes de Zurara (notas em torno de alguns plágios deste cronista)*, reeditado en Obra Completa, vol. 4, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1983, pp. 185-340.

Cronistas de la monarquía del finales del siglo XV y del siglo XVI

35. Barros, J. de, *Asia. Primeira Década*, Agência Gral das Colónias, Lisboa, 1945.
36. Frutuoso, G., *Saudades da Terra*, 6 vols., Instituto Cultural de Ponta Delgada, Ponta Delgada, 1964.
37. Galvão, A., *Tratado dos Descobrimentos*, Livraria Civilização, Oporto, 1944.
38. Gois, D. de., *Crónica do Principe D. João*, Universidade Nova, Lisboa, 1977.
39. Leão, D. N. de, *Crónica dos Reis de Portugal*, Lello & Irmão, Oporto, 1975.
40-41. Pina, R. de, *Relação sobre o Congo*, en Faria, F. Leite de, *Uma relação de Rui de Pina sobre o Congo escrita em 1492, Studia*, n.º. 19, 1966, pp. 223-303.
42. Pina, R. de, *Crónicas*, Lello & Irmão, Oporto, 1977.
43. Resende, G. de, *Crónica de D. João II e Miscelânea*, Imprensa Nacional/ Casa da Moeda, Lisboa, 1991.

Fuentes narrativas

Fuentes narrativas portuguesas

44. *De Prima Inventione Guynee. De insulis primo inventis in Mar Oceano Occidentis*. Incluido por Valentim Fernandes en su manuscrito [48], se trata

de un texto escrito por M. Behaim en latín, basándose en el relato que le fue transmitido por el almojarife de Sintra y navegante del infante don Enrique, Diego Gomes. De ahí que el texto también sea conocido como *Relação de Diogo Gomes*. Fue traducido por Gabriel Pereira, *Diogo Gomes - Relações do Descobrimento da Guiné e das Ilhas dos Açores, Madeira e Cabo Verde, Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 17.ª serie, n.° 5, 1898-1899, pp. 265-293. Esta versión, posteriormente incluida por V. de Magalhães Godinho en sus *Documentos sobre a Expansão Portuguesa*, vol. 1, [17], pp. 69-106, fue corregido en varios pasajes por A. Brasio, *Monumenta Missionária Africana*, [13], pp. 182-213, en una lectura utilizada por J. M. Garcia en *Viagens dos Descobrimentos*, [16], pp. 29-54.

45. Münzer, J., *Itinerário*... En realidad, lo que interesa para el caso es un apéndice de esta obra, titulado *De inventione Africae Maritimae et Occidentalis videlicet Guenee per Infantem Heinrichum Portugallie*. Fue traducido por B. de Vasconcelos, *O Instituto*, n.° 80, 1931. Esta versión fue corregida en varios pasajes por A. Brasio, *Monumenta Missionária Africana*, [13], pp. 214-253, en una lectura utilizada con correcciones por J. M. Garcia en *Viagens dos Descobrimentos*, [16], pp. 59-71.
46. Pereira, D. P., *Esmeraldo de Situ Orbis*, editado por primera vez en una publicación conmemorativa del Centenario Colombino, Imprensa Nacional, Lisboa, 1892, edición preparada e introducida por R. E. de Azevedo Basto. Existen diversas ediciones: la más reciente, de D. Peres, Academia Portuguesa da História, Lisboa, 1987.
47. Sobre este autor es fundamental el estudio de Carvalho, J. B. de, *À la recherche de la spécificité de la Renaissance Portugaise*, 2 vols., Fundação Calouste Gulbenkian, París, 1983.
48. Manuscrito de *Valentim Fernandes*, ed. A. Baião, Academia Portuguesa da História, Lisboa, 1940.
49. Velho, A., *[Relação da primeira viagem à India de Vasco da Gama]*, Publicada por vez primera por D. Kopke y A. da Costa Paiva, Oporto, 1838, fue posteriormente objeto de varias ediciones, entre las cuales están: A. Baião y A. de Magalhães Basto, vol. 1, Livraria Civilização, Oporto, 1945 (en vol. 2 es constituido por dos estudios, de G. Coutinho y F. Hummerich); J. P. Machado y V. Campos, Câmara Municipal, Lisboa, 1969; J. M. Garcia en *Viagens dos Descobrimentos*, [16], pp. 159-211, en donde se indican otras ediciones.
50. Caminha, P. V. de, *[Carta]*. Siendo muy numerosas las ediciones, me limito a señalar a J. Cortesão, *A Carta de Pero Vaz de Caminha*, Portugália, Lisboa, 1967; J. M. Garcia en *Viagens dos Descobrimentos*, [16], pp. 245-263; A. Unali, La *Carta do achamento di Pero Vaz de Caminha*, Istituto Editoriale Cisalpino - La Goliardica, Milán, 1984, con la indación de una extensa bibliografía.

Fuentes narrativas no portuguesas

51. Cadamosto, A., *Navegações*. Varias ediciones, entre las cuales están J. M. Garcia, [16], pp. 77-138, en donde se indican otras anteriores y *Viagens de Luis de Cadamosto e de Pedro de Sinta*, Academia Portuguesa da História, Lisboa, reeditado en 1988. Introducción y notas de D. Peres.
52-53. Colombo, C., *Textos y documentos completos*, ed. C. Varela, Alianza Editorial, Madrid, 1984, entre numerosas ediciones. Complétese con las *Cartas de particulares a Colón y Relaciones coetáneas*, ed. C. Varela y J. Gil, Alianza Editorial, Madrid, 1984, entre numerosas ediciones.
54. Usodimare, A., *[Carta de 1455.12.12]*. Hay varias ediciones, entre las cuales está J. M. Garcia, [16], pp. 143-144, en donde se indican otras anteriores.
55. Vespucci, A., *Cartas de viaje*, ed. L. Formisano, Alianza Editorial, Madrid, 1986, entre numerosas ediciones.

Autores y obras de base

56. Airaldi, G., *L'Europa e il Nuovo Mondo. Studi di Storia Mediterranea e Atlantica tra* XV *e* XVI *sécolo*, Edizione Culturali Internazionali, Génova 1990.
57. Albuquerque, L. de, *Introdução à História dos Descobrimentos*, Europa-América, Lisboa, s.f.
58. Recientemente fue publicada una extensa relación de las publicaciones de este autor: *A Abertura do Mundo. Estudos de História dos Descobrimentos Europeus*, eds. F. Contente Domingues y L. F. Barreto, vol. 1, Presença, Lisboa, 1986, pp. 13-39; vol. 2, 1987, pp. 7-8.
59. Albuquerque, L. de, *Curso de História da Náutica*, Universidade de Coimbra, Coimbra, 1972.
60. Albuquerque, L. de, *Estudos de História*, 5 vols., Universidade de Coimbra, Coimbra, 1974-1977.
61. Albuquerque, L. de, *Portugal no Mundo*, dir., Alfa, Lisboa, 1989.
62. Albuquerque, L. de, *Dúvidas e certezas na História dos Descobrimentos Portugueses*, 2 vols., Vega, Lisboa, 1990-1991.
63. Albuquerque, L. de y Vieira, A., *O arquipélago da Madeira no século* XV, Centro de Estudos de História do Atlântico, Funchal, 1987.
64. Baião, A., Cidade, H. y Murias, M., dir., *História da Expansão Portuguesa no Mundo*, 3 vols., Atica, Lisboa, 1937-1940.
65. Boxer, C. R., *The Portuguese Seaborne Empire. 1415-1825*, Carcanet, Manchester, 1991.

66. Céspedes del Castillo, G., *La exploración del Atlántico*, Editorial Mapfre, Madrid, 1991.
67. Chaunu, P., *L'Expansion européene du XIIIe au XVe siècle*, PUF, París, 1969.
68. Cortesão, A., *Cartografia e cartógrafos portugueses dos séculos XV e XVI*, 2 vols., Seara Nova, Lisboa, 1935.
69. Cortesão, A., *História da cartografia portuguesa*, 2 vols., «Estudos de História e Cartografia Antiga», Memórias, 1969-1970.
70. Cortesão, A., *Descobrimento e Descobrimentos, Garcia da Orta*, n.° especial conmemorativo del 4.° Centenario de la publicación de *Os Lusíadas*, 1972, pp. 191-200, separata n.° 72 del Centro de Estudios de Cartografía Antigua, Lisboa, 1972.
71. Cortesão, A., *Esparsos*, 3 vols., Universidade de Coimbra, Coimbra, 1974-1975.
72. Cortesão, A., *Descobrimentos no Atlântico e evolução da sua antiga representação cartográfica*, separata n.° 142 del Centro de Estudios de Cartografía Antigua, Lisboa, 1981.
73. Cortesão, J., *Os factores democráticos na formação de Portugal*, Portugália, Lisboa, 1964.
74. Cortesão, J., *A expedição de Pedro Alvares Cabral e o Descobrimento do Brasil*, Portugália, Lisboa, 1967.
75. Cortesão, J., *Os Descobrimentos Portugueses*, 2 vols., Arcádia, Lisboa, 1958-1962.
76. Sobre este autor, véase *Cidadania e História. Em homenagem a Jaime Cortesão*, cuadernos de la *Revista de História Económica e Social*, 6-7, Livraria Sá da Costa, Lisboa, 1985.
77. Costa, A. F. da, *A Marinharia dos Descobrimentos*, Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1960.
78. Costa, A. F. da, *A Ciência Náutica dos Portugueses na época dos Descobrimentos*, Comissão Executiva das Comemoraçães do Centenário da morte do Infante D. Henrique, Lisboa, 1960.
79. Coutinho, G., *A Náutica dos Descobrimentos*, 2 vols., Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1951-1952.
80. Coutinho, G., *A experiência dos navegadores portugueses no fim do século XV*, en *III Jubileu da Academia das Sciências de Lisboa*, Imprensa da Universidade, Coimbra, 1931, pp. 141-169.
81. Coutinho, G., *Américo Vespúccio (as ideias modernas do Prof. Frederick Pohl)*, separata del *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, noviembre/diciembre de 1947, nos. 11-12, y enero/febrero de 1948, n^os^ 1 y 2, Lisboa, 1948.
82. Sobre este autor, véase Cortesão, A. y Reis, M. dos, *Gago Coutinho geógrafo*, separata n.° 58 del Centro de Estudios de Cartografía Antigua, 1970.

83. Dias, C. M., dir., *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, vol. 1, Litografia Nacional, Porto, 1921.
84. Dias, M. N., *O Capitalismo Monárquico Português (1415-1549), Contribuição para o estudo das origens do capitalismo moderno*, 2 vols., Faculdade de Letras, Coimbra, 1963-1964.
85. Diffie, B. W., *Prelude to Empire*, University of Nebraska Press, 1960; trad. portuguesa titulada *Prelúdio ao Império. Navegações e comércio préhenriquinos*, Teorema/o Jornal, Lisboa, 1989.
86. Diffie, B. W. e Winius, G. D., *Foundations of the Portuguese Empire, 1415-1580*, vol. 1, University of Minnesota Press; trad. portuguesa titulada *A fundação do Império Português. 1415-1580*, vol. 1, Vega, Lisboa, s.f.
87. Ferro, G., *Le navigazioni lusitane dell'Atlantico e Cristoforo Colombo in Portogallo*, Ugo Mursia, Milán, 1974; trad. portuguesa titulada *As navegações portuguesas no Atlântico e no Indico*, Teorema/O Jornal, Lisboa, 1989.
88. Godinho, V. de M., *A Economia dos Descobrimentos Henriquinos*, Livraria Sá da Costa, Lisboa, 1962.
89. Godinho, V. de M., *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, 4 vols., Presença, Lisboa, 1984-1983.
90. Godinho, V. de M., *Mito e mercadoria, utipia e prática de navegar. Séculos XIII-XVIII*, Difel, Lisboa, 1990.
91. Leite, D., *História dos Descobrimentos. Colectânea de Esparsos*, 2 vols., Edições Cosmos, 1959-1962.
92. Morales Padrón, F., *Historia del Descubrimiento de América*, Gredos, Madrid, 1990.
93. Morison, S. E., *The European Discovery of America*, 2 vols., Oxford University Press, Nueva York, 1971-1974; trad. italiana titulada *Storia della Scoperta dell'America*, 2 vols., Rizzoli, Milán, 1976-1977.
94. Oliveira, A., Cruz, M. A. L., Guerreiro, I. y Domingues, F. C., *História dos Descobrimentos e Expansão Portuguesa*, Universidade Aberta, Lisboa, 1990.
95. Pary, J. H., *The Discovery of the sea*, University of California Press, Berkeley y Los Ángeles; trad. castellana titulada *El descubrimiento del mar*, Editorial Crítica, Barcelona, 1989.
96. Peres, D., *História dos Descobrimentos Portugueses*, Portucalense Editora, Oporto, 1943.
97. Peres, D., dir., *História de Portugal*, vol. 3, Portucalense Editora, Barcelos, 1931.
98. Perez Embid, F., *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas, Escuela de Estudios Americanos*, Sevilla, 1948.
99. Ribeiro, O., *Aspectos e problemas da expansão portuguesa*, Junta de Investigações do Ultramar, Lisboa, 1962.

100. Serrão, J. V., *História de Portugal*, vol. II, 1415-1495, Verbo, Lisboa, 1978.

BIBLIOGRAFÍA COMPLEMENTARIA

Bibliografía organizada según los capítulos de este libro

Capítulo 1

Tratándose de un capítulo de síntesis, se torna imposible pretender presentar siquiera la bibliografía fundamental. En este sentido, me remito a las obras generales ya indicadas. En particular, por su abundante relación bibliográfica, Chaunu, [67], Godinho, [89], Morales Padrón, [92]. Como introducción, se pueden consultar:

101. Lewis, A. R. y Runyan, T. J., *European Naval and Maritime History*, 300-1500, Indiana University Press, Bloomington, 1990.
102. Mollat, M., *Les explorateus du XIIIe au XVIe siècle. Premiers regards sur des mondes nouveaux*, J.-C.Lattès, París, 1984.

Capítulo 2

103. Baltrusaitis, J., *Le Moyen Age fantastique. Antiquités et exotismes dans l'art gothique*, Flammarion, París, 1981.
104. Broc, N., *La géographie de la Renaisance*, Les Éditions du Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, París, 1986.
105. Céard, J., *La nature et les prodiges. L'insolite au XVIe siècle, en France*, Dnoz. Ginebra, 1977.
106. Duhem, P., *Le Système du Monde. Histoire des doctrines cosmologiques de Platon à Copernic*, 10 vols., Hermann, París, 1913-1959; cfr. la edición sintetizada, titulada *Medieval Cosmology. Theories of Infinity. Place, Time, Void and Plurality of Words*, ed. R. Ariew, The University of Chicago Press, Chicago y Londres, 1985, con la indicación de abundante bibliografía.
107. Friedman, J. B., *The monstrous races in medieval art and thought*, Harvard University Press, Cambridge y Londres, 1981.
108. Holanda, S. B., *Visão do Paraíso. Os motivos edênicos no descobrimento e colonização do Brasil*, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1985.

109. Gil, J., *Mitos y utopías del Descubrimiento. 1. Colón y su tiempo*, Alianza Editorial, Madrid, 1989.

110. Le Goff, J., *L'Occident médiéval et l'océan Indien: un horizon onirique*, en *Pour un autre Moyen Age*, Gallimard, París, 1977, pp. 280-298.

111. Kappler, D., *Monstres, démons et merveilles à la fin du Moyen Age*, Pavent, París, 1980.

112. Patch, H. R., *El otro mundo en la literatura medieval*, Fondo de Cultura Económica, Méjico, 1956.

113. Randles, W. G. L., *De la Terre Plate au Globe Terrestre. Une mutation épistémologique rapide (1480-1520)*, París, 1980.

114. Randles, W. G. L., *La naissance d'un concept nouveau à l'époque des Grandes Découvertes Maritimes. Le Globe Térraqué*, separata n.°. 171 del Centro de Estudios de Cartografía Antigua, Lisboa, 1985.

115. Sambursky, S., *El mundo físico a finales de la Antigüedad*, Alianza Editorial, Madrid, 1990.

116. Wittkower, R., *L'Orient fabuleux*, Thames & Hudson, París, 1991.

Capítulo 3

La dialéctica de los espacios

117-119. En estas páginas, seguí muy de cerca mis estudios titulados «Le Portugal entre la Mediterranée et l'Atlantique au xve siècle», *Arquivos do centro Cultural Português*, vol. 26, Lisboa-París, 1989, pp. 145-160; «Inclita Geração. Altos Infantes (Lusíadas.IV.50) Algumas considerações sobre a importância das circunstâncias históricas na formação de um tema literário», *Actas da IVª Reunião Internacional de Camonistas*, Ponta Dalgada, 1984, pp. 295-302; «Una elegia inédita sobre la familia de Avis. Un aspecto de la propaganda política en la Península Ibérica a mediados del siglo xv», *Anuario de Estudios Medievales*, vol. 16, 1986, pp. 449-463.

La dimensión económica

120-122. En estas páginas, seguí muy de cerca mis estudios titulados «As relações comerciais entre Portugal e os reinos peninsulares nos séculos xiv e xv», *Actas das 2.ª Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*, Oporto, 1985, vol. 2, Instituto Nacional de Investigação Científica, Oporto, 1988, pp. 541-561; «Algumas considerações sobre o comércio externo algarvio

na época medieval», *Actas das I Jornadas de História Medieval do Algarve e Andaluzia*, Loulé, 1984, Câmara Municipal, Loulé, 1987, pp. 61-89, en colaboración con J. A. S. Pizarro, o bien *Portugal 1350-1500*, «Handbuch der Europaischen Wirtschafts und Sozialgeschichte», vol. 3, dir. H. Kellenbenz, Klett-Cotta, Stutgart, 1986, pp. 777-799.

Otros estudios

123. Ferreira, A. M. P., *A importação e o comércio têxtil em Portugal no século XV (1385 a 1481)*, Imprensa Nacional/Casa da Moeda, Lisboa, 1983.
124. Marques, A. H. O., *Hansa e Portugal na Idade Média*, Lisboa, 1959.
125. Marques, A. H. de O., *Notas para a história da feitoria portuguesa na Flandres no século XV*, en *Ensaios*, Vega, Lisboa, 1990, pp. 159-193.
126. Marques, A. H. de O., *Introdução à História da Agricultura em Portugal*, Cosmos, Lisboa, 1968.
127. Marques, A. H. O., *Portugal na crise dos séculos XIV e XV*, Presença, Lisboa, 1987, pp. 150-157.
128. Serrão, J. V., *História de Portugal*, **[100]**, pp. 284-297.
129. Rau, V., *Estudos de História*, Verbo, Lisboa, 1968.
130. Rau, V., *Estudos sobre a história do sal português*, Presença, Lisboa, 1984.

El contexto diplomático

131-135. En estas páginas seguí muy de cerca mis estudios titulados «La época de Enrique IV y Juan II de Aragón», en *Historia General de España y América*, tomo 5, Rialp, Madrid, 1981, pp. 405-447; *O Condestável D. Pedro de Portugal*, Instituto Nacional de Investigação Científica, Oporto, 1982; *Le Portugal et l'Europe au XVe siècle, Catálogo da exposição Feitorias. l'Art au Portugal au temps des Grandes Découvertes (fin XIVe siécle jusqu'à 1548)*, integrada en la Europalia 91 Portugal, Antuerpia, Koninklijk Museum voor Schone Kunsten, 29 de septiembre/29 de diciembre de 1991, Europalia, Bruselas, pp. 19-24, así como, para aspectos más detallados, «Alguns aspectos das relações diplomáticas entre Portugal e Castela em meados do século XV (1449-1456)», *Revista da Faculdade de Letras do Porto*, série de História, vol. 3, 1972, pp. 51-112; «Algumas considerações a propósito da documentação existente em Barcelona respeitante à Ordem de Avis: sua contribuição para um melhor conhecimento dos grupos de pressão em Portugal em meados do século XV», *Revista da Faculdade de*

Letras do Porto, 1984, pp. 19-56, reeditado en las actas de las «Jornadas sobre Portugal Medieval», Leiria, 1983, Leiria, 1987, pp. 276-311.

Otros estudios:

136. Brazão, E., *Portugal na Bélgica (de Filipe de Alsácia a Leopoldo I)*, Lisboa, 1969.
137. Macedo, J. B. de, *História diplomática portuguesa. Constantes e linhas de força*, vol. 1, Lisboa, s.f. [1987], pp. 11-89.
138. Rau, V., «Relações diplomáticas de Portugal durante o reinado de D. Afonso V», en *Estudos de História Medieval*, Presença, Lisboa, 1985, pp. 66-80.
139. Serrão, J. V., *Relações históricas entre Portugal e a França (1430-1481)*, París, 1975.

Capítulo 4

140. En estas páginas, seguí muy de cerca mi estudio *O essencial sobre o Tratado de Windsor*, Imprensa Nacional/Casa da Moeda, Lisboa, 1986, en donde se indica bibliografía complementaria.

Otros estudios:

141. *Actas do colóquio comemorativo do VI Centenário do Tratado de Windsor*, Faculdade de Letras, Oporto, 1988.
142. Macedo, J. B. de, *O desenvolvimento da revolução nacional de 1383-1385, en Aljubarrota 600 anos*, Sociedade Histórica da Independência Nacional, Lisboa, 1977, pp. 71-95.
143. Nogueira, A. F., *A aliança com Inglaterra: o Tratado de Windsor*, en *idem*, pp. 261-280.

Capítulo 5

Las navegaciones corsarias y comerciales de los portugueses en el Mediterráneo

144-146. En estas páginas seguí muy de cerca mis estudios titulados *Navegación y corso en el Mediterráneo Occidental. Los Portugueses a mediados del siglo* XV, EUNSA, Pamplona, 1978, en donde se indica la bibliografía complementaria; «O Porto nas rotas do Mediterrâneo Ocidental (vésperas da época moderna)», *Revista de História*, del Centro de História da Universidade do Porto, vol. 3, 1982, pp. 127-139; «Algumas considerações acerca das relações comerciais e marítimas de Portugal com Génova na Baixa Idade Média», *Actas do Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época*, vol. 3, [21], pp. 635-644.

Véase asimismo:

147. Unali, A., *Mariners, pirates i corsaris catalans a l'epoca medieval*, Edicions de la Magrana, Barcelona, 1986.

Granada y Marruecos como referencias

148-149. En estas páginas, seguí muy de cerca mis estudios titulados «Uma carta do Condestável D. Pedro sobre a política marroquina de D. Afonso V», *Revista da Faculdade de Letras do Porto, serie de Historia*, vol. 1, 1970; «O papel de Granada no horizonte da política peninsular portuguesa em meados do século XV», en *Actas do IV Coloquio de Historia Medieval Andaluza*, Almería, 1988, pp. 383-392.

Otros estudios:

150. Airaldi, G., *Genova e Spagna nel secolo* XV, *Il «Liber Damnificatarum in Regno Granate» (1452)*, Universidad de Génova, Génova, 1966.
151. Lopes, D., *A Expansão em Marrocos*, Editorial Teorema, Lisboa, 1989, reedición del texto publicado inicialmente en la *História da Expansão Portuguesa no Mundo*, [64], vol. 1, pp. 131-210.
152. Melis, F., *Malaga nel sistema económico del* XIV *e* XV *secolo*, en *Mercaderes italianos en España, siglos* XIV-XVI, Sevilla, 1976, pp. 1-65.
153. Ricard, R., *Études sur l'histoire des Portugais au Maroc*, Acta Universitatis Conimbrigensis, Coimbra, 1955.
154. Santos, D. M. G. dos, *D. Duarte e as responsabilidades de Tânger (1433-1438)*, Comissão Executiva do 5.º Centenário da Morte do Infante D. Henrique, Lisboa, 1960.
155. Soares, T. de S., «Algumas observações sobre a política marroquina da monarquia portuguesa», *Revista Portuguesa de História*, tomo X, 1962, pp. 509-554.

Como una visión de conjunto más actualizada:

156. Farinha, A. D., *Portugal e Marrocos no século* XV, 3 vols., Lisboa, 1990, disertación de doctorado; de próxima aparición.

Las rutas de comunicación entre los dos mares en la época de Colón

157. En estas páginas, seguí muy de cerca mi estudio titulado «As rotas da navegação portuguesa entre o Mediterrâneo e o Atlântico na época de Colombo», *Atti del V Convegno Internazionale di Studi Colombiani («Navi e navigazione nei secoli* XV *e* XVI*»), Génova, 1987*, Civico Instituto Colombiano, Génova, 1990, pp. 519-535.

Capítulo 6

158. En estas páginas, desarrollé mi estudio titulado «La découvrte de l'espace atlantique», *Cadmos*, año n.° 14, n.° 53, Ginebra, 1991, pp. 11-25.
De forma general, tiene interés toda la bibliografía relativa a los descubrimientos en el Atlántico, a lo largo del siglo XV. Por ello, y dada su enorme extensión, remito al lector a las fuentes bibliográficas y a las obras generales en donde aparece indicada dicha bibliografía.

Capítulo 7

159. En estas páginas, seguí muy de cerca mi estudio titulado «O Itinerário de Usodimare: inspiração livresca, experiência mediterrânica e navegações atlânticas em meados do século XV», *Actas do II Colóquio Internacional de História da Madeira*, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Lisboa, pp. 963-971.

Capítulo 8

160-162. En estas páginas seguí muy de cerca mis estudios titulados *O Essencial sobre Bartolomeu Dias*, Imprensa Nacional/Casa da Moeda, Lisboa, 1987, en donde se indica la bibliografía complementaria (reeditado con el título «Bartolomeu Dias, do pouco que se sabe ...», en *Oceanus*, n.° 3,

Março de 1990, CNCDP, Lisboa, pp. 50-55); «Bartolomeu Dias e a génese da modernidade», *Descobrimentos. História e Cultura,* Lisboa, 1988 (diciembre de 1987), pp. 49-56, reeditado conjuntamente con la traducción inglesa, en *Bartolomeu Dias. No 500.° aniversário da dobragem do Cabo da Boa Esperança. 1487/88-1988. Comemorações em Durban,* Fundação Eng. António de Almeida, Oporto, 1990, pp. 21-48; «La modernità di Bartolomeu Dias: una proposta di interpretazione», *Columbus 92,* año 4, n.° 9, septiembre de 1988, pp. 34-39.

Capítulo 9

163. En estas páginas, seguí muy de cerca mi estudio titulado *O Tratado de Tordesilhas e a diplomacia luso-castelhana no século* xv, Edições Inapa, Lisboa, 1991, en donde se indica la bibliografía complementaria

Consideraciones finales

164-165. Aproveché algunos aspectos de mis estudios «A visão do oceano no século xv», *Jornal de Letras,* de 13 de marzo de 1990, reeditado en Forma, n.°. 36, marzo de 1990, edição da Direcção Geral de Extensão Educativa, Lisboa, pp. 9-11; *O mar, o oceano e os Descobrimentos do seculo* xv, Communio, año VIII, n.° 6, noviembre-diciembre de 1991, pp. 492-500.

ESTUDIOS SOBRE ASPECTOS PUNTUALES

166. Balard, M., dir., *État et colonisation au Moyen Age,* La Manufacture, Lyon, 1989.
167. Barreto, L. F., *Descobrimentos e Renascimento. Formas de Ser e Pensar nos séculos* xv *e* xvi, Imprensa Nacional/Casa da Moeda, Lisboa, 1983.
168. Caraci, I. L., *Colombo, vero o falso?*, Sagep, Génova, 1989.
169. Chandeigne, M., *Lisbonne hors les murs. 1415-1580: l'invention du monde par les navigateurs portugais,* Éditions Autrement, París, 1990.
170. Chaunu, P., «Les romans de chevalerie et la conquête du Nouveau Monde», *Annales ESC,* 1955, pp. 216-228.
171. Chaunu, P., «Les Espagnes phériphériques dans le monde moderne (notes pour une recherche)», *Revue d'Histoire Économique et Sociale,* tomo XLI, 1963, n.° 2, pp. 145-182.

172. Comellas, J. L., *El cielo de Colón. Técnicas navales y astronómicas en el viaje del Descubrimiento*, Ediciones Tabapress, Madrid, 1991.
173. Cortés Alonso, V., *La esclavitud en Valencia durante el reinado de los Reyes Católicos (1479-1516)*, Valencia, 1964.
174. Cunha, R. B. da S., «Subsídios para o estudo da marinha de guerra da 1.ª dinastia», *Revista da Faculdade de Letras de Lisboa*, tomo XX, 1955, II serie, n.° 1.
175. Dinis, A. J. D., *Estudos Henriquinos*, Acta Universitatis Conimbrigensis, Coimbra, 1960.
176. Ferraz, M. de L. F., «A ilha da Madeira na época quatrocentista (elementos para o seu estudo)», *Studia*, n.° 9, 1962, pp. 143-198.
177. Ferronha, J. L., dir., *O Confronto do olhar. O encontro dos povos na época das navegações portuguesas. Séculos XV e XVI*, conjuntamente con L. Albuquerque, J. S. Horta, R. Loureiro, Caminho, Lisboa, 1991.
178. Garcia Gallo, A., «Las bulas de Alejandro VI y el ordenamiento jurídico de la expansión portuguesa y castellana en África e Indias», *Anuario de Historia del Derecho Español*, tomo 27-28, 1957-1958, pp. 461-829.
179. Guedes, M. J., *O Descobrimento do Brasil*, Vega, Lisboa, 1989.
180. Heers, J., *Christophe Colomb*, Hachette, París, 1981.
181. Madariaga, S. de, *Vida del muy magnífico señor don Cristóbal Colón*, Espasa Calpe, Madrid, 1984.
182. Marques, A. P., *Origem e desenvolvimento da cartografia portuguesa na época dos Descobrimentos*, Imprensa Nacional/Casa da Moeda, Lisboa, 1987.
183. Marques, A. P., *A historiografia dos Descobrimentos e expansão portuguesa*, Livraria Minerva, Coimbra, 1991.
184. Marques, A. P., *Portugal e o descobrimento da América. Cristóvão Colombo e os Portugueses*, Imprensa Nacional/Casa da Moeda, Lisboa, 1992.
185. Menéndez Pidal, R., *La lengua de Cristóbal Colón*, Espasa-Calpe, Madrid, 1978.
186. Milhou, A., «Colon y su mentalidad mesiánica en el ambiente franciscanista español», *Cuadernos Colombinos*, n.° 11, Valladolid, 1983.
187. Morison, S. E., *Portuguese voyages to America in the fifteenth century*, Harvard University Press, Cambridge, Mass., 1940, trad. portuguesa titulada *As viagens portuguesas à América*, Teorema/O Jornal, Lisboa, s.f.
188. Morison, S. E., *Cristofer Columbus, mariner*, Londres, 1956, trad. portuguesa titulada *Cristóvão Colombo. Almirante do Mar-Oceano*, Imprensa Nacional de Publiciadade, Lisboa, 1962.
189. Nemésio, V., *Vida e obra do Infante D. Henrique*, Imprensa Nacional-/Casa da Moeda, Lisboa, 1991.
190. Pinto, J. R., *A viagem. Memória e espaço. A literatura portuguesa de viagens. Os primitivos relatos de viagens ao Indico. 1497-1500*, cuadernos de la *Re-*

vista de História Económica e Social, 11-12, Livraria Sá da Costa, Lisboa, 1989.

191. Pistarino, G., «Variazioni sul tema colombiano», *Medioevo. Saggi e Rassegne*, 12, 1988, pp. 153-167.
192. Pistarino, G., *Cristoforo Colombo: l'enigma del criptogramma*, Accademis Ligure di Scienze e Lettere, Génova, 1990.
193. Poule, E., *Les conditions de la navigation astronomique au xvè siècle*, separata n.° 27 del Centro de Estudios de Cartografía Antigua, Lisboa, 1969.
194. Ramos Pérez, D., «Por qué tuvo Colón que ofrecer su proyecto a España», *Cuadernos Colombinos*, n.° 3, Valladolid, 1973.
195. Rosenberger, B., *Le Portugal et l'Islam Maghrebin (xvè-xviè siècle)*, en *Histoire du Portugal. Histoire Européenne*, Actas do colóquio, París, 1986, Fundação Calouste Gulbenkian, París, 1987, p. 59-83.
196. Santos, J. M. dos, *Os Açores nos séculos xv e xvi*, 2 vols., Secretaria Regional da Educação e Cultura, Ponta Delgada, 1989.
197. Thomaz, L. F., *Le Portugal, et l'Afrique au xve siècle: les débuts de l'Expansion*, en *Le Portugal du xvè siècle*, Actas do colóqio, París, 1987, Fundação Calouste Gulbenkian, París, 1989, pp. 163-258.
198. Verlinden, C., «Navigateurs, marchands et colons italiens au service de la découverte et de la colonisation portugaise sous Henri le Navigateur», *Le Moyen Âge*, vol. 64, 1958, pp. 467-497.
199. Verlinden, C., «Les découvertes portugaises et la collaboration italienne d'Alphonse IV à Alphonse V», *Actas do Congresso Internacional de História dos Descobrimentos*, vol. 3, Lisboa, 1961, pp. 593-610.
200. Witte, C.-M., de., «Les bulles pontificales et l'expansion portugaise au xve siècle», *Revue d'Histoire Écclésiastique*, tomos 48, pp. 683-719, 49, pp. 438-461, 51, pp. 413-453 y 809-836, 53, pp. 5-46 y 443-471, 1953-1958.

[illegible] Ensayos, [illegible] 1988.

191. [illegible], G., «Vasco [illegible] colombiano», *Boletín* [illegible] 17, 1988, pp. 155-167.
192. [illegible], G., [illegible] Colección [illegible] (1988).
193. [illegible], E., La [illegible] de la navegación astronómica en [illegible], n.º 37 del Centro de Estudos de Cartografia Antiga, Lisboa, 1989.
194. Ramos Pérez, D., «Por qué tuvo Colón que ofrecer su proyecto a España», *Cuadernos Colombinos*, n.º 7, Valladolid, 1978.
195. [illegible] (M.), *Le Portugal et l'Atlantique* [illegible] siècle, en *Miroir du Portugal*, [illegible] Actes du colloque, Paris, 1986, Fondation Calouste Gulbenkian, Paris, 1987, p. 53-[illegible].
196. Santos, J. M. dos, [illegible] Sevilla [illegible] 1988.
197. Thomaz, L. F. F. R., «Portugal et l'Afrique au XVe siècle: les débuts de l'expansion», *Le Portugal depuis le XVe siècle*, [illegible] Paris, 1985, Fondation Calouste Gulbenkian, Paris, 1989, pp. [illegible].
198. Verlinden, C., «Navigateurs, marchands et colons italiens au service de la découverte et de la colonisation portugaise sous Henri le Navigateur», *Le Moyen Âge*, vol. 64, 1958, pp. 467-497.
199. Verlinden, C., «La découverte des archipels de la [illegible] Alphonse V [illegible] du Cap Vert», *Congresso* [illegible] *dos Descobrimentos*, vol. 3, Lisboa, 1961, pp. [illegible]-410.
200. Witte, C.-M. de, «Les bulles pontificales et l'expansion portugaise au XVe siècle», *Revue d'Histoire Ecclésiastique*, 48, pp. 683-718; 49, pp. 438-461; 51, pp. 413-453 y 809-836; 53, pp. 5-46 y 443-471, 1953-1958.

ÍNDICE ONOMÁSTICO

ÍNDICE TOPONÍMICO

Las Colecciones MAPFRE 1492 constituyen el principal proyecto de la Fundación MAPFRE AMÉRICA. Formado por 19 colecciones, recoge más de 270 obras. Los títulos de las Colecciones son los siguientes:

AMÉRICA 92
INDIOS DE AMÉRICA
MAR Y AMÉRICA
IDIOMA E IBEROAMÉRICA
LENGUAS Y LITERATURAS INDÍGENAS
IGLESIA CATÓLICA EN EL NUEVO MUNDO
REALIDADES AMERICANAS
CIUDADES DE IBEROAMÉRICA
PORTUGAL Y EL MUNDO
LAS ESPAÑAS Y AMÉRICA
RELACIONES ENTRE ESPAÑA Y AMÉRICA
ESPAÑA Y ESTADOS UNIDOS
ARMAS Y AMÉRICA
INDEPENDENCIA DE IBEROAMÉRICA
EUROPA Y AMÉRICA
AMÉRICA, CRISOL
SEFARAD
AL-ANDALUS
EL MAGREB

A continuación presentamos los títulos de algunas de las Colecciones.

COLECCIÓN EL MAGREB

Españoles en el Magreb, siglos XIX y XX.

Los moriscos antes y después de la expulsión.

El Protectorado de España en Marruecos.

España - Magreb, siglo XXI.

El Magreb y España.

Portugal en el Magreb.

Españoles en el Norte de África, siglos XV y XVIII.

Política exterior de los países magrebíes.

Emigración magrebí hacia Europa.

Economía política del Magreb.

España y el Magreb, siglos XVII y XVIII.

El Islam magrebí hoy.

Este libro se terminó de imprimir
en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
en el mes de marzo de 1993.

COLECCIÓN EL MAGREB

Españoles en el Magreb, siglos XIX y XX.

Los moriscos antes y después de la expulsión.

El Protectorado de España en Marruecos.

España - Magreb, siglo XXI.

El Magreb y España.

Portugal en el Magreb.

Españoles en el Norte de África.

Política exterior de los países magrebíes.

Emigración magrebí hacia Europa.

Economía política del Magreb.

España y el Magreb: emigración y retorno.

El Islam magrebí hoy.

El libro *Portugal entre dos mares,* de Luis Adão da Fonseca, forma parte de la Colección «Portugal y el mundo», cuyos títulos analizan la acción desarrollada por Portugal, centro pionero en los descubrimientos y la expansión ultramarina en América, África y Asia.

COLECCIÓN PORTUGAL Y EL MUNDO

- Historia de la navegación portuguesa.
- Portugal y las islas del Atlántico.
- Portugal entre dos mares.
- Portugal y Oriente. El proyecto indiano del Rey Juan.

En preparación:

- Portugal en el Brasil.
- Portugal en el África negra atlántica.
- Portugal y Oriente. Decadencia, refundación y supervisión del Asia portuguesa.
- Portugal y Oriente. Viajeros y aventureros portugueses en Asia.

DISEÑO GRÁFICO: JOSÉ CRESPO

La Fundación MAPFRE América, creada en 1988, tiene como objeto el desarrollo de actividades científicas y culturales que contribuyan a las siguientes finalidades de interés general:

Promoción del sentido de solidaridad entre los pueblos y culturas ibéricos y americanos y establecimiento entre ellos de vínculos de hermandad.

Defensa y divulgación del legado histórico, sociológico y documental de España, Portugal y países americanos en sus etapas pre y postcolombina.

Promoción de relaciones e intercambios culturales, técnicos y científicos entre España, Portugal y otros países europeos y los países americanos.

MAPFRE, con voluntad de estar presente institucional y culturalmente en América, ha promovido la Fundación MAPFRE América para devolver a la sociedad americana una parte de lo que de ésta ha recibido.

Las *Colecciones MAPFRE 1492*, de las que forma parte este volumen, son el principal proyecto editorial de la Fundación, integrado por más de 250 libros y en cuya realización han colaborado 330 historiadores de 40 países. Los diferentes títulos están relacionados con las efemérides de 1492: descubrimiento e historia de América, sus relaciones con diferentes países y etnias, y fin de la presencia de árabes y judíos en España. La dirección científica corresponde al profesor José Andrés-Gallego, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

EDITORIAL
MAPFRE

